



CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Reunião Extraordinária dos Diretores  
das  
Estradas de Ferro Brasileiras

6.º VOLUME

ADMINISTRAÇÃO



1948



104

385.0981  
E821



CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

---

REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

DOS

DIRETORES

DAS

ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS

1948

---

Rio de Janeiro  
EMPRESA "ELTIN" Ltda.

519 17351

# TEMA'RIO

## ADMINISTRAÇÃO GERAL

### A — PESSOAL

- 1 — NÚMERO TOTAL DE PESSOAS EXISTENTES E SUA RELAÇÃO COM A TONELAGEM - QUILOMETRO BRUTA TRANSPORTADA.
- 2 — JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOÁVEL DE EFICIÊNCIA.
- 3 — SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO CORRESPONDENTE POR HOMEM - HORA.
- 4 — MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.
- 5 — MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE.
- 6 — MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO.

### B — ALMOXARIFADO

- 1 — PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES.

- 2 — ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.
- 3 — CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

#### C — CONTABILIDADE

- 1 — UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.
- 2 — VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.
- 3 — DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVE-LAS.
- 4 — AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.
- 5 — DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

#### D — ESTATÍSTICA

- 1 — RELATO SOBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.

- 2 — DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTADÍSTICA, DIFICULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.
- 3 — PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.
- 4 — REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO, DE FORMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

#### E — PESQUISA TÉCNICO - ECONÓMICA

- 1 — EXISTÊNCIA DUM SERVIÇO DE PESQUISA TÉCNICO - ECONÓMICA, SEU FUNCIONAMENTO E RESULTADOS OBTIDOS.
- 2 — NECESSIDADE IMEDIATA DA CRIAÇÃO DE TAL ORGÃO, ONDE AINDA NÃO ESTIVER INSTALADO.
- 3 — ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO COM PESSOAL SELECIONADO, COM TEMPO INTEGRAL E APÓIO IRRESTRITO DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR ÀS MEDIDAS E PROCESSOS RECOMENDADOS.
- 4 — APÓIO SINCERO E EFETIVO DE TODOS OS DEPARTAMENTOS NA OBRA COMUM, QUE

BENEFICIARÁ A ESTRADA EM SEU CONJUNTO.

- 5 — MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR ATRITOS E SABOTAGENS AO ORGÃO ESSENCIAL AOS ESTUDOS TEÓRICOS E PRÁTICOS DO APERFEIÇOAMENTO DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

**1a. SESSÃO**

**Realizada em 10 de Agosto**

**de 1948**



# REUNIÃO DOS DIRETORES ADMINISTRAÇÃO

1a. SESSÃO  
REALIZADA NO DIA 10-8-48

PRESIDÊNCIA :— Engº Arthur Pereira de Castilho

## LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virgínio Santa Rosa  
Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá  
Engº Sebastião Guaracy do Amarante  
Snr. Nelson Freitas da Rocha

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

VIAÇÃO FÉRREA RIO GRANDE DO SUL

Engº Christiano Ehlers  
Engº P. I. Dale Ore  
Engº João Correia Pires

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALTO

Engº Fernando Vincent

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Engº Alarico L. Silveira

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Eng<sup>o</sup> Durval Lourenço de Azevedo

CIA MOGIANA

Eng<sup>o</sup> Odir Dias da Costa

GREAT WESTERN

Eng<sup>o</sup> José Luiz Baptista

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Eng<sup>o</sup> Francisco Coutinho

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Eng<sup>o</sup> Ruy Costa Rodrigues

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Eng<sup>o</sup> Ruben Eugênio de Freitas Abreu

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ

Eng<sup>o</sup> Renato de Azevedo Feio

LEOPOLDINA RAILWAY

Eng<sup>o</sup> Alcides Lins

RÉDE VIAÇÃO CEARENSE

Eng<sup>o</sup> Hugo Rocha

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng<sup>o</sup> Benjamin Magalhães de Oliveira

SECRETÁRIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

Dr. ARTHUR CASTILHO : - COMO OS SNRS. SABEM, CHEGAMOS À ÚLTIMA PARTE DAS NOSSAS REUNIÕES. IREMOS, AGORA, TRATAR DOS ASSUNTOS DE ADMINISTRAÇÃO GERAL.

Á MEDIDA QUE VAMOS AVANÇANDO OS NOSSOS TRABALHOS, VAMOS ACUMULANDO, COMO É NATURAL, MATÉRIAS A SEREM DISCUTIDAS NUMA SITUAÇÃO FINAL DA QUAL SAIRÁ, COMO DEFINITIVA, A IMPRESSÃO GERAL SOBRE A SITUAÇÃO FERROVIÁRIA BRASILEIRA.

NESTA REUNIÃO DAS ADMINISTRAÇÕES GERAIS TEMOS PROGRAMADO CINCO PARTES, A SABER: PESSOAL, ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA. COMO JÁ FOI DITO NAS REUNIÕES ANTERIORES, EM CADA DEPARTAMENTO FIZEMOS UMA SÉRIE DE PROPOSIÇÕES QUE FORAM APROVADAS PELOS DELEGADOS DAS ESTRADAS NAS REUNIÕES FINAIS, SENDO QUE O TRÁFEGO TEVE 3 PARTES, UMA TÉCNICA, UMA COMERCIAL E UMA DE COORDENAÇÃO.

TÔDAS ESSAS PROPOSIÇÕES, REPITO, SERÃO HOMOLOGADAS NAS REUNIÕES FINAIS DA ADMINISTRAÇÃO GERAL, A FIM DE QUE OS SRs. DIRETORES, TOMANDO PESSOALMENTE CONHECIMENTO DO QUE FOI RESOLVIDO, POSSAM HOMOLOGAR AS CONCLUSÕES, OU MODIFICÁ-LAS CONFORME ORIENTAÇÃO ÚLTIMA DA RESPECTIVA ESTRADA.

HOJE TERIAMOS QUE INICIAR OS TRABALHOS SEM TERMOS AINDA ORGANIZADO O RESPECTIVO PROGRAMA, PORQUE A PARTE RELATIVA AO TRÁFEGO, PELA EXTENSÃO DOS TRABALHOS, TOMOU O DIA QUE INICIALMENTE DEVERIAMOS CONSAGRAR AOS ASSUNTOS PERTINENTES A ESTA ÚLTIMA DIVISÃO, - ADMINISTRAÇÃO GERAL.

DE MANEIRA QUE EU ME PERMITO, COM A DEVIDA VÊNIA DOS SNRS., SUGERIR O SEGUINTE: FARIAMOS, PRIMEIRO, UMA REUNIÃO DOS DELEGADOS TRATANDO DE ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, PARA TERMINAREM OS SEUS ESTUDOS COM UMA SÉRIE DE CONCLUSÕES, E DEIXARIAMOS A PARTE FINAL - PESSOAL E HOMOLOGAÇÃO DAS CONCLUSÕES ANTERIORES, - PARA AS ÚLTIMAS REUNIÕES.

DEIXO A PARTE DO PESSOAL PARA AS ÚLTIMAS REUNIÕES, PORQUE DEVERÁ COMPARECER AQUI, SE ATENDER AO CONVITE, QUE LHE FAREI E ESPERO SEJA ACEITO, O REPRESENTANTE DO MINISTÉRIO DO TRABALHO - DR. COSTA MIRANDA, - QUE JÁ NOS DEU A HONRA DE ASSISTIR À REUNIÃO INICIAL. PODEREMOS, ENTÃO, COM A PRESENÇA DO REPRESENTANTE DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, TROCAR IDÉIAS DEFINITIVAS SÔBRE O QUE É POSSIVEL FAZER, NA ATUALIDADE, EM RELAÇÃO A TÃO IMPORTANTE ASSUNTO. NESSAS CONDIÇÕES, CONSULTO OS SNRS. SE ESTÃO DE ACÔRDO COM A PROPOSIÇÃO QUE FIZ, PONHO-A EM DISCUSÃO. NÃO HAVENDO OBJEÇÕES, CONSIDERO APROVADO O PROGRAMA TAL COMO INDIQUEI, E, ASSIM, CONSULTO A DELEGAÇÃO DO RIO GRANDE DO SUL QUE FOI A QUE PRIMEIRO FALOU NA REUNIÃO ANTERIOR, SE OS SNRS. DELEGADOS PODERÃO FALAR SÔBRE ESSAS PARTES NA SESSÃO DE HOJE. O DR. AYMORÉ PODERÁ INFORMAR?

Dr. AYMORÉ DRUMMOND : - A CONTABILIDADE PODE APRESENTAR, HOJE, O SEU TRABALHO.

Dr. ARTHUR CASTILHO : TEM A PALAVRA, ENTÃO, O SR. CRISTIANO EHELERS.

Snr. CHRISTIANO EHELERS  
Viação Férrea do Rio Grande do Sul

EXM<sup>o</sup> SR. PRESIDENTE, DIGNÍSSIMOS REPRESENTANTES DAS  
ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS.

DE ACÔRDO COM O PROGRAMA ELABORADO, NESTA REUNIÃO,  
DEVERÃO SER ESTUDADOS OS SEGUINTES ASSUNTOS REFERENTES À CON-  
TABILIDADE:

- 1 - UNIFORMISAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PA-  
DRONISAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.
- 2 - VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONISAÇÃO.
- 3 - DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVÊ-  
LAS.
- 4 - AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONISAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.
- 5 - DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PE  
LOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TARE  
FA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

PROCURAREMOS AQUI VENTILAR OS ASSUNTOS QUE NOS INTE-  
RESSAM, EXTERNANDO OS NOSSOS PONTOS DE VISTA, COM O DESEJO DE  
ENCONTRARMOS A MELHOR SOLUÇÃO QUE CONCILIE OS INTERÊSSES DAS  
DIVERSAS ESTRADAS DO PAÍS, ADMINISTRADAS, ALGUMAS PELA UNIÃO,  
OUTRAS PELOS ESTADOS E AS DEMAIS POR EMPRESAS PARTICULARES.

A SOLUÇÃO ENCONTRADA PARECE-NOS DEVERÁ SER ADOTADA  
COMO NORMA DE USO OBRIGATÓRIO POR TÔDAS AS ESTRADAS, A FIM DE  
QUE DA CONFRONTAÇÃO DOS ELEMENTOS ESTATÍSTICOS NÃO SURJAM IN-  
TERPRETAÇÕES ERRÔNEAS.

INICIALMENTE QUEREMOS LEMBRAR QUE, NA REUNIÃO REALIZADA, NO RIO DE JANEIRO, EM JULHO DE 1946, FORAM ESTUDADAS E PROPOSTAS DIVERSAS MODIFICAÇÕES NA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, QUE DEVERIAM ENTRAR EM VIGOR A PARTIR DE JANEIRO DE 1947, E A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, ATÉ HOJE, NÃO FOI CIENTIFICADA DA APROVAÇÃO DAS MESMAS E NEM DA SUA ADOÇÃO OBRIGATÓRIA.

NÃO OBSTANTE, ALGUMAS DAS MODIFICAÇÕES PROPOSTAS JÁ FORAM ADOTADAS, OUTRAS NÃO.

ENTRE AS MODIFICAÇÕES ADOTADAS DESTACAMOS AS SEGUINTEs, QUE JULGAMOS PRINCIPAIS:

- 1º - SUBSTITUIÇÃO DAS LETRAS POR NÚMEROS, NA SUBDIVISÃO DAS CONTAS QUE REPRESENTAM OS SERVIÇOS, E CRIAÇÃO, EM TÔDOS OS DEPARTAMENTOS, DA CONTA "DESPESAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL", NA QUAL SÃO CLASSIFICADAS, SEPARADAMENTE, DE MODO A SE CONHECER A QUALQUER INSTANTE, AS DESPESAS COM O ABONO FAMILIAR; FÉRIAS; LICENÇAS REMUNERADAS; DIFERENÇA E PROVENTOS DE APOSENTADORIA; ABONO PARA FUNERAIS; SERVIÇO MILITAR; QUALIFICAÇÃO ELEITORAL, E OUTRAS DESPESAS ANÁLOGAS.

A TÍTULO INFORMATIVO, ANEXAMOS UM DEMONSTRATIVO DAS DESPESAS DESSA NATUREZA, PAGAS PELA VIAÇÃO FÉRREA NO ANO DE 1947.

EM VIRTUDE DESSA MODIFICAÇÃO AS REFERIDAS DESPESAS NÃO SÃO AGRESCIDAS NO CUSTO DOS SERVIÇOS - O QUE VEM INFLUIR NAS MEDIDAS DA ESTATÍSTICA - EXCEÇÃO DOS SERVIÇOS INDUSTRIAIS, TAIS COMO: EXPLORAÇÃO DE PEDREIRAS, OLARIAS, HORTOS FLORESTAIS, TIPOGRAFIA, ETC.

TAMBÉM NÃO DEVEM SER DEBATIDAS AQUELA CONTA, DE CUSTEIO, AS DESPESAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL CUJOS VENCIMENTOS DE VEM SER IMPUTADOS À OBRAS NOVAS, QUANDO ESTAS FOREM CUSTEADAS

COM FUNDOS ESPECIAIS, COMO O DE MELHORAMENTOS, RENOVAÇÃO PATRI-MONIAL E SUBVENÇÕES ESPECIAIS.

CONVÉM NOTAR QUE, ANTES DESSA MODIFICAÇÃO, A PADRONI-SAÇÃO - DETERMINAVA QUE AQUELAS DESPESAS FOSSEM INCLUÍDAS NO CUSTO DOS SERVIÇOS, - DETERMINANDO CRITÉRIO DIFERENTE PARA AS DESPESAS DE ACIDENTES DO TRABALHO.

NATURALMENTE, NO ESTUDO DESSA MODIFICAÇÃO, TERIAM SI-DO CONSIDERADOS OS SEGUINTE MOTIVOS:

- 1 - NECESSIDADE OU CONVENIÊNCIA DO ADMINISTRADOR CONHE-CER, A QUALQUER INSTANTE, O MONTANTE DAQUELAS DESPE-SA;
- 2 - DIFICULDADE, E AUMENTO DO VOLUME DE TRABALHO DA DIS-TRIBUIÇÃO PROPORCIONAL, POR COEFICIENTE, DAS DESPESAS REFERENTES À FÉRIAS, ABONO FAMILIAR, DESCANSO SEMA-NAL, ETC., SOBRE A MÃO DE OBRA DESPENDIDA PARA A EXE-CUÇÃO DOS DIVERSOS SERVIÇOS;
- 3 - IMPOSSIBILIDADE, QUE MUITAS VEZES SE APRESENTA, DE SE INCLUIR NO CUSTO DOS SERVIÇOS UMA DESPESA NÃO NECES-SÁRIA AO MESMO, INDIRETA OU INHERENTE À MÃO DE OBRA, COMO POR EXEMPLO, O SERVIÇO MILITAR OU O ABONO PARA FUNERAIS.

PARA MELHOR EXEMPLIFICAR VAMOS FORMULAR A HIPÓTESE, QUE MUITAS VEZES SE NOS APRESENTOU COMO CASOS CONCRETOS, DO EM-PREGADO QUE TRABALHAVA EM "OBRAS NOVAS", OU EM TURMAS VOLAN-TES DE REFORÇO DE PONTES, PARA MELHOR ESCLARECER; NAS OFICI-NAS, NOS SERVIÇOS MAIS VARIADOS POSSÍVEIS, AS VEZES POR CONTA DOS GOVERNOS OU DE PARTICULARES, E NA CONFECÇÃO DE PEÇAS DE MA-TÉRIAS PARA O ALMOXARIFADO. SUPONHAMOS QUE ESSE EMPREGADO SE-JA AFASTADO DO SERVIÇO POR MOTIVO DE DOENÇA E ALGUNS MESES A-PÓS VENHA A FALECER. AÍ ESTÁ A IMPOSSIBILIDADE DE SE INCLUIR NO CUSTO DOS SERVIÇOS AS DESPESAS PROVENIENTES DO AUXÍLIO-EN-FERMIIDADE, QUE SEMPRE UMA PARTE CORRE POR CONTA DA VIAÇÃO FÉR-

REA, E DO ABONO PARA FUNERAIS, EQUIVALENTE A UM MÊS DE VENCIMENTOS.

O ASSUNTO É POR DEMAIS COMPLEXO, NÃO SÓ PARA ESTUDOS E DELIBERAÇÃO COMO PRINCIPALMENTE PARA PÔ-LO EM PRÁTICA, O QUE EXIGE UM CORPO DE FUNCIONÁRIOS CAPAZES E ESPECIALIZADOS NA CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA.

POR OCASIÃO DOS ESTUDOS E DELIBERAÇÕES, PENSO QUE SE DEVE DISTINGUIR AS DESPESAS "IMPRODUTIVAS" CORRESPONDENTES À "ASSISTÊNCIA SOCIAL" OU BENEFÍCIOS CONCEDIDOS AO PESSOAL, TAIS COMO: ABONO FAMILIAR, GRATIFICAÇÕES ADICIONAIS; FÉRIAS, ETC; DOS EMPREGADOS ATIVOS, QUE DE FATO ENCARECEM O CUSTO DOS SERVIÇOS, DAS QUE, À RIGOR, CONSIDERARIAMOS IMPRODUTIVAS, TAIS COMO: DIFERENÇAS DE PROVENTOS OU PROVENTOS INTEGRAIS DE APOSENTADORIA; AUXÍLIO-ENFERMIDADE; ABONO PARA FUNERAIS; SERVIÇO MILITAR, ETC. PARECE-NOS INTERESSANTE ESTA DIVISÃO.

A SEGUNDA MODIFICAÇÃO DA PADRONISAÇÃO, PROPOSTA NA REUNIÃO REALIZADA EM JULHO DE 1946, E ADOTADA PELA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, REFERE-SE A DISTRIBUIÇÃO, PROPORCIONAL À DESPESA DO PESSOAL, DAS CONTRIBUIÇÕES DO EMPREGADOR PARA A CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES DOS FERROVIÁRIOS E PARA A LEGIÃO BRASILEIRA DE ASSISTÊNCIA.

ESSAS CONTRIBUIÇÕES, ATÉ 1946, ERAM INTEGRALMENTE IMPUTADAS AO CUSTEIO, NA CONTA DA "ADMINISTRAÇÃO CENTRAL".

DE ACÔRDO COM AQUELA EMENDA, PASSAMOS A DISTRIBUI-LAS PROPORCIONALMENTE A DESPESA DE PESSOAL IMPUTADA AO CUSTEIO, MELHORAMENTOS, RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, REAPARELHAMENTO POR CONTA DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO, ETC; ALIVIANDO, ASSIM, AS DESPESAS DE CUSTEIO.

DEVEMOS TER EM VISTA QUE, O PROCESSO ADOTADO NÃO É RIGOROSAMENTE EXATO, POR ISSO QUE, A CONTRIBUIÇÃO DO EMPREGADOR, EQUIVALENTE A DO EMPREGADO, É CALCULADA SOBRE O LIMITE MÁ

XIMO DE R\$ 2 000,00, AO PASSO QUE, DISTRIBUINDO-SE PELLO TOTAL DA DESPESA NÃO SE CONSIDERA ESSE LIMITE, POR SER IMPRATICÁVEL, TENDO EM VISTA O GRANDE NUMERO DE SERVIDORES.

A PADRONISAÇÃO PREVÊ UMA ÚNICA CONTA, NAS DESPESAS DE CUSTEIO, PARA A CLASSIFICAÇÃO DAQUELAS CONTRIBUIÇÕES. ENTRE TANTO, PARA A APURAÇÃO RIGOROSA DO PREÇO DE CUSTO DOS SERVIÇOS, DENTRO DO CUSTEIO, PODERIAM AINDA SER DISTRIBUIDAS PELOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS E, DENTRO DÊSTES, PELOS DIVERSOS SERVIÇOS. MAS, PERGUNTA-SE, VALERÁ A PENA TANTO TRABALHO?

PARECE-NOS OPORTUNO TECER ESSES COMENTÁRIOS, TENDO EM VISTA QUE FOI APRESENTADA UMA EMENDA À PADRONISAÇÃO, NO SENTIDO DE SER CRIADA DENTRO DE CADA DEPARTAMENTO, UMA CONTA PARA A DISTRIBUIÇÃO DAS DESPESAS COM SEGUROS CONTRA INCENDIOS, MODIFICANDO-SE, ASSIM, O CRITÉRIO ADOTADO DE IMPUTAR-SE À "ADMINISTRAÇÃO CENTRAL" TÔDAS AS DESPESAS COM O PAGAMENTO DE PREMIOS DE SEGUROS, OU DA QUÓTA PARA A CONSTITUIÇÃO DO FUNDO RESPECTIVO.

DEVEMOS ESCLARECER QUE A VIAÇÃO FÉRREA AINDA NÃO ADOTOU ESSA EMENDA, REFERENTE AO SEGURO; COMO TAMBÉM NÃO ADOTOU O SISTEMA RECOMENDADO PARA A ESCRITURAÇÃO DOS DEPÓSITOS E DAS DESPESAS DOS TRABALHOS EFETUADOS POR CONTA DE TERCEIROS.

PELO REGIMEN VIGORANTE NA VIAÇÃO FÉRREA, NÃO SE RES-TITUE OS SALDOS PORVENTURA EXISTENTES ENTRE OS DEPÓSITOS PRÉVIA-MENTE RECEBIDOS E AS DESPESAS REALMENTE EFETUADAS, DO MESMO MO-DO QUE NÃO SE COBRA OS EXCESSOS ENTRE ESTAS E AQUELES DEPÓSITOS.

PERGUNTA-SE, SE DEVEMOS OBRIGATORIAMENTE OBEDECER A PADRONISAÇÃO DE CONTAS.

A TERCEIRA EMENDA ADOTADA PELA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, E ESTA COM A AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, EM RESPOSTA A UM TELEGRAM-

MA DO SEU DIRETOR, REFERE-SE A DISTRIBUIÇÃO PROPORCIONAL PELO CUSTO DAS OBRAS CUSTEADAS PELOS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E RENOVACÃO PATRIMONIAL E DO REAPARELHAMENTO POR CONTA DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO, DAS DESPESAS COM A DIREÇÃO TÉCNICA E ADMINISTRATIVA.

ESCLARECENDO MELHOR, DEVEMOS DIZER QUE NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL EXISTE O DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS. AS DESPESAS DE CUSTEIO, OU DE ADMINISTRAÇÃO, DESSE DEPARTAMENTO, TAIS COMO VENCIMENTOS, ABONO FAMILIAR E GRATIFICAÇÕES, DO PESSOAL TÉCNICO E ADMINISTRATIVO; ALUGUEL DE CASA E DE TELEFONE; DIARIAS DE VIAGEM; CONSUMO DE LUZ; LAVAGEM DE CASA E DE TÓALHAS, ETC., QUE NÃO TEM CLASSIFICAÇÃO NA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS E QUE, POR SEREM INDIRECTAS, NÃO PODEM SER DEBITADAS DIRETAMENTE NAS OBRAS EXECUTADAS, ATÉ ENTÃO, ESTAVAM SENDO DEBITADAS NO CUSTEIO DO DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE, IRREGULARMENTE. DE ACORDO COM A REFERIDA EMENDA E AUTORIZAÇÃO CITADA, ESSAS DESPESAS PODEM, AGORA, SER DISTRIBUÍDAS, SEMESTRALMENTE, PROPORCIONALMENTE AO CUSTO DAS OBRAS CONSTRUIDAS COM OS RECURSOS DAQUELES FUNDOS E SUBVENÇÕES E SOB A ADMINISTRAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAQUELE DEPARTAMENTO. ISTO, COMO É BEM DE VER, VEIO ALIVIAR A DESPESA DE CUSTEIO DO DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE EM CÉRCA DE R\$ 120 000,00 MENSAIS.

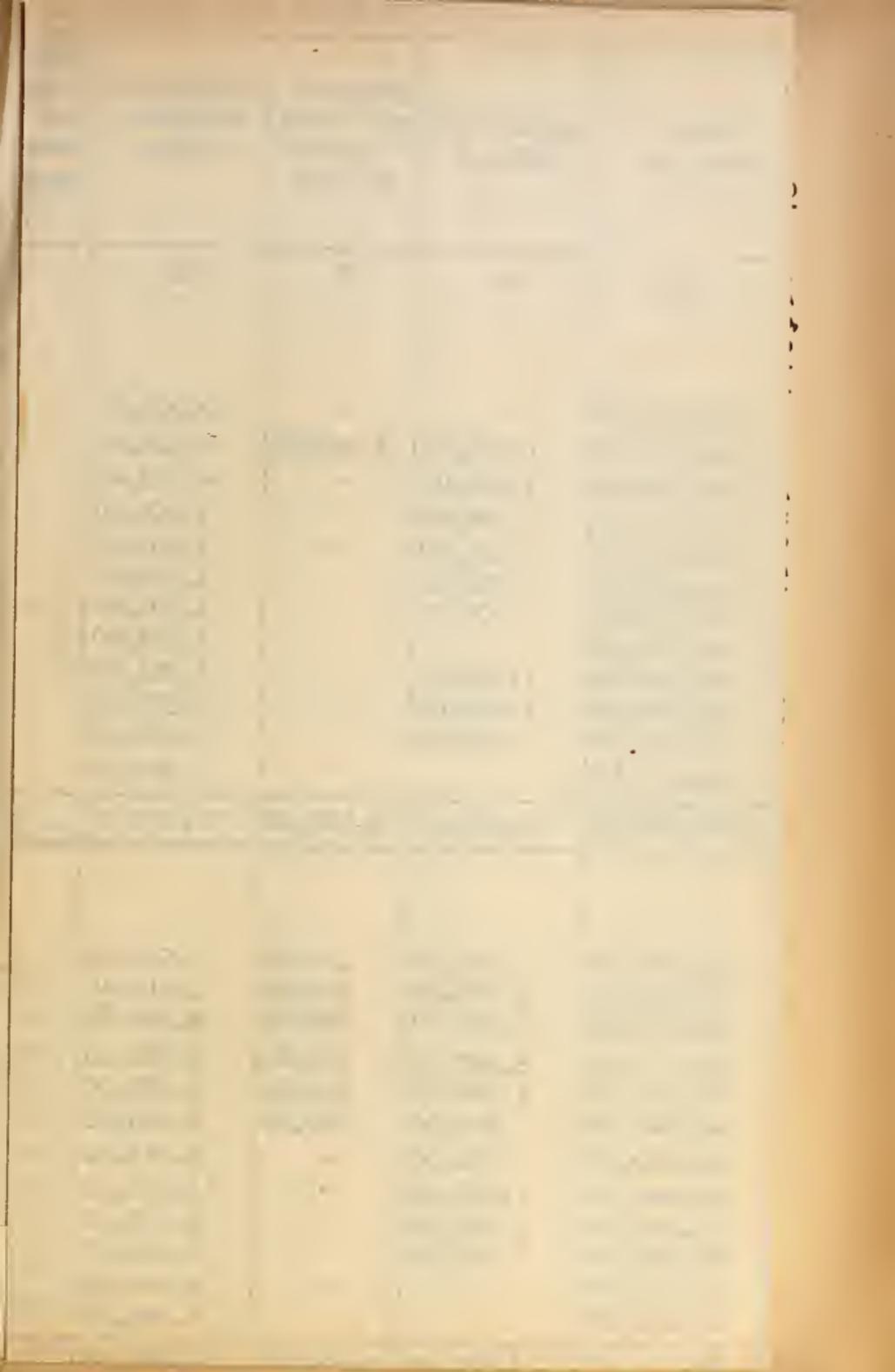
PARA FACILITAR OS TRABALHOS DA REUNIÃO, E DA COMISSÃO QUE, PROVAVELMENTE, SERÁ DESIGNADA PARA O ESTUDO DAS QUESTÕES QUE SERÃO FORMULADA, APRESENTAMOS EM SEPARADO OS ASSUNTOS SEGUINTE:

- 1º - CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA DA "ADMINISTRAÇÃO CENTRAL"
- 2º - CLASSIFICAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DO SERVIÇO RÔDOPERROVIÁRIO
- 3º - ESCRITURAÇÃO DA RECEITA PROVENIENTE DOS DESPACHOS COM "FRETE A PAGAR"
- 4º - COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO SOBRE DESPESAS EFETUADAS P/C DO FUNDO DE MELHORAMENTOS

- 52 - DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISICÕES PELO GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.
- 62 - TAXAS ADICIONAIS DE 10% PARA O FUNDO DE MELHORAMENTOS E PARA O FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL.
- 72 - ESCRITURAÇÃO DA BAIXA DOS BENS PATRIMONIAIS.

RESERVAMO-NOS PARA NOS MANIFESTAR VERBALMENTE SOBRE A PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, PARA A CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA DE CUSTEIO, TENDO EM VISTA QUE NÃO SABEMOS SE FORAM OU NÃO APROVADAS E TORNADAS DE USO OBRIGATÓRIO AS EMENDAS APRESENTADAS, PARA A MODIFICAÇÃO DA PADRONIZAÇÃO, EM JULHO DE 1946.





VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

CONTADORIA CENTRAL    CONTABILIDADE GERAL    DEPARTAMENTO CONTRÔLE E FINANÇAS

DEMONSTRATIVO DAS "DESPESAS IMPRODUATIVAS DO PESSOAL" NO ANO DE 1947

DESIGNAÇÃO	FÉRIAS DO PESSOAL	LICENÇAS REMUNERADAS	ABONO FAMILIAR	ABONO PARA FUNERAIS	CONVOCA- DOS PARA O SERVIÇO MILITAR	COMPLEMENTO APOSENTA- DORIA	TRANSPORTE E ASSISTÊN CIA MÉDICA PARA EMPR GADOS DOEN TES	SERVIÇO ELEITORAL	OUTRAS DESPESAS ANALOGAS	TOTAL DAS DES- PESAS IMPRODU- TIVAS DE PES- SOAL
	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹	₹
<b>ADMINISTRAÇÃO CENTRAL</b>										
JANEIRO.....	348,40	44.110,90	48.300,00	-	-	10.469,00	727,60	5.348,50	-	109.304,40
FEVEREIRO.....	950,00	43.474,50	52.200,00	-	-	6.447,20	1.755,50	1.959,40	-	106.786,60
MARÇO.....	114.480,60	61.911,90	52.317,70	3.500,00	-	5.691,20	816,30	64,20	-	238.781,90
ABRIL.....	57.379,80	35.980,00	51.875,00	-	-	5.691,20	579,20	-	-	151.505,20
MAIO.....	71.826,80	51.362,80	51.450,00	-	-	5.691,20	407,20	-	-	180.738,00
JUNHO.....	68.513,30	58.035,30	55.000,00	-	-	5.028,20	590,10	-	-	187.166,90
JULHO.....	84.110,60	76.446,40	52.350,00	-	-	5.028,20	3.019,00	-	-	220.954,20
AGOSTO.....	55.965,00	62.959,50	53.225,80	-	-	9.228,60	16,20	-	-	181.395,10
SETEMBRO.....	80.903,50	53.997,20	51.948,30	840,60	-	9.707,50	-	-	-	197.397,10
OUTUBRO.....	86.336,10	30.205,30	52.074,30	-	-	30.434,20	49,30	1.140,20	-	200.239,40
NOVEMBRO.....	97.783,30	44.845,40	52.316,70	1.800,00	-	12.608,60	663,00	1.683,70	327,20	212.027,90
DEZEMBRO.....	205.477,40	45.715,70	51.340,00	780,30	-	9.228,60	-	-	-	312.542,00
<b>TOTAL: DIR-DPP-DPF-DPX..</b>	<b>924.074,80</b>	<b>609.044,90</b>	<b>624.397,80</b>	<b>6.920,90</b>	<b>-</b>	<b>115.253,70</b>	<b>8.623,40</b>	<b>10.196,00</b>	<b>327,20</b>	<b>2.298.838,70</b>
<b>MOVIMENTO E TRACÃO</b>										
JANEIRO.....	360.837,80	185.034,30	562.112,20	6.591,00	-	4.815,20	1.279,00	1.931,10	121,50	1.122.722,10
FEVEREIRO.....	403.048,10	300.508,60	545.530,10	3.800,00	-	14.157,80	244,30	1.174,60	-	1.268.463,50
MARÇO.....	407.499,00	234.596,70	561.114,90	7.818,10	-	13.624,60	-	-	108,00	1.224.761,30
ABRIL.....	407.938,70	233.025,40	558.310,20	5.578,00	-	9.897,90	304,70	-	-	1.215.054,90
MAIO.....	515.425,90	204.803,40	560.949,30	15.904,50	-	8.200,50	212,20	-	143,00	1.305.638,80
JUNHO.....	640.413,10	296.871,80	573.408,50	4.198,60	-	8.200,50	189,00	-	47,50	1.523.329,00
JULHO.....	697.805,40	309.293,40	566.322,00	1.250,00	-	8.200,50	457,80	-	-	1.583.329,10
AGOSTO.....	652.759,30	248.432,50	548.410,90	5.426,00	-	11.383,90	171,80	-	2.698,10	1.469.282,50
SETEMBRO.....	708.525,80	258.793,80	561.026,20	4.603,90	-	8.556,40	429,30	-	-	1.541.935,40
OUTUBRO.....	734.091,40	102.664,10	581.630,90	10.899,60	-	48.623,20	395,80	-	-	1.478.305,00
NOVEMBRO.....	720.997,50	191.613,90	578.591,50	1.600,00	-	10.712,40	365,90	749,40	299,00	1.504.929,60
DEZEMBRO.....	787.193,00	201.216,60	570.661,00	1.500,00	-	8.710,40	76,10	750,00	-	1.570.107,10
<b>TOTAL: DPT.....</b>	<b>7.036.535,00</b>	<b>2.766.854,50</b>	<b>6.768.067,70</b>	<b>69.169,70</b>	<b>-</b>	<b>155.083,30</b>	<b>4.125,90</b>	<b>4.605,10</b>	<b>3.417,10</b>	<b>16.807.858,30</b>
<b>TRAFEGO-SEÇÃO COMERCIAL</b>										
JANEIRO.....	20.411,80	1.229,90	3.500,00	-	-	-	-	-	-	25.141,70
FEVEREIRO.....	27.502,00	3.586,50	3.600,00	-	-	-	99,90	-	-	34.788,40
MARÇO.....	25.395,90	3.890,10	3.700,00	-	-	2.400,00	469,50	-	-	35.855,50
ABRIL.....	5.898,30	3.034,40	3.600,00	-	-	400,00	282,60	-	-	13.215,30
MAIO.....	7.662,00	3.964,30	3.550,00	-	-	400,00	29,40	-	-	15.605,70
JUNHO.....	4.566,70	2.287,10	3.850,00	-	-	400,00	18,00	-	-	11.121,80
JULHO.....	9.356,70	7.476,30	4.350,00	-	-	400,00	248,40	-	-	21.831,40
AGOSTO.....	7.441,70	3.017,30	3.858,10	-	-	17.425,80	-	-	-	31.742,90
SETEMBRO.....	9.956,70	753,20	4.000,00	-	-	3.300,00	-	-	-	18.009,90
OUTUBRO.....	9.917,50	5.770,80	4.250,00	-	-	3.300,00	-	483,90	-	23.722,20
NOVEMBRO.....	18.033,00	2.124,50	3.985,00	-	-	3.300,00	17,00	-	-	27.450,50
DEZEMBRO.....	40.631,00	1.757,70	4.500,00	-	-	3.300,00	-	-	-	50.188,70
<b>TOTAL: DFC.....</b>	<b>186.773,30</b>	<b>38.892,10</b>	<b>46.743,10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>34.625,80</b>	<b>1.164,80</b>	<b>483,90</b>	<b>-</b>	<b>308.683,00</b>

DESIGNAÇÃO	FÉRIAS DO PESSOAL	LICENÇAS REMUNERADAS	ABONO FAMILIAR	ABONO PARA FUNERAIS	CONVOCADOS PARA O SERVIÇO MILITAR	COMPLEMENTO APOSENTADORIA	TRANSPORTE E ASSISTÊNCIA MÉDICA PARA EMPREGADOS DOCENTES	SERVIÇO ELEITORAL	OUTRAS DESPESAS ANÁLOGAS	TOTAL DAS DESPESAS IMPRODUATIVAS DE PESSOAL
<u>CONSERVAÇÃO DO MATERIAL</u>										
<u>RODANTE</u>										
JANEIRO.....	114.066,10	86.723,70	240.714,50	-	-	2.220,10	-	4.318,70	4.128,70	452.171,80
FEVEREIRO.....	262.034,20	118.645,30	243.391,10	1.100,00	3.180,30	9.126,40	-	4.332,20	2.212,20	644.021,70
MARÇO.....	272.896,60	146.717,00	239.950,00	3.800,00	-	4.323,40	-	1.062,60	4.300,40	673.050,00
ABRIL.....	237.312,70	140.349,00	241.800,00	1.700,00	-	3.205,90	32,00	-	-	624.399,60
MAIO.....	402.957,10	105.590,90	235.399,40	2.350,00	-	3.205,90	-	-	-	749.503,30
JUNHO.....	361.087,20	164.135,90	249.603,20	2.300,00	-	3.205,90	-	-	-	780.332,20
JULHO.....	305.615,50	177.130,70	247.359,60	900,00	-	3.205,90	193,60	-	3.132,40	737.537,70
AGOSTO.....	245.408,30	239.780,60	254.745,30	-	-	5.295,90	7,10	-	-	745.237,20
SETEMBRO.....	226.450,80	61.723,20	240.831,50	1.300,00	-	3.395,90	9,60	-	3.614,00	537.325,00
OUTUBRO.....	275.928,20	37.347,40	230.004,90	1.450,00	-	3.395,90	-	-	-	548.126,40
NOVEMBRO.....	300.019,10	117.810,80	232.155,00	600,00	-	3.395,90	-	1.275,00	-	633.295,80
DEZEMBRO.....	359.304,50	88.598,30	254.137,10	-	-	3.395,90	-	1.014,40	-	686.570,20
TOTAL: DPM.....	3.346.080,30	1.479.592,80	2.890.091,60	15.500,00	3.180,30	47.373,00	242,30	12.122,90	17.387,70	7.811.570,90
<u>VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS</u>										
JANEIRO.....	95.086,00	77.302,20	520.947,90	2.050,00	650,00	3.574,40	40,40	2.932,30	-	702.583,20
FEVEREIRO.....	119.280,30	120.221,60	513.831,90	2.900,00	650,00	2.914,40	616,10	482,20	-	760.896,50
MARÇO.....	204.118,10	180.987,40	523.676,30	6.249,10	650,00	6.557,60	798,30	1.800,00	-	924.836,80
ABRIL.....	293.121,20	106.961,20	527.111,00	3.292,10	650,00	3.508,60	1.006,20	1.800,00	-	937.450,30
MAIO.....	351.889,70	60.067,70	523.957,70	1.560,00	650,00	3.562,20	580,30	1.800,00	60,00	944.127,60
JUNHO.....	455.980,40	134.551,50	543.046,30	650,00	650,00	3.636,80	339,70	1.800,00	-	1.140.654,70
JULHO.....	406.691,80	127.137,50	535.059,40	900,00	-	3.613,00	842,20	1.800,00	658,30	1.076.702,20
AGOSTO.....	319.418,00	121.386,10	541.402,90	1.705,20	-	4.298,00	121,10	1.800,00	195,70	998.965,00
SETEMBRO.....	360.748,70	61.083,80	536.190,30	2.000,00	-	4.148,50	168,50	1.983,80	845,10	967.168,70
OUTUBRO.....	334.589,50	47.415,80	545.289,00	1.555,00	-	4.148,50	888,40	1.877,10	17,70	935.781,00
NOVEMBRO.....	364.853,80	112.700,50	553.513,00	-	-	4.148,50	719,40	9.462,30	35,00	1.045.432,50
DEZEMBRO.....	303.115,00	79.357,10	522.389,90	-	-	4.148,50	1.588,00	895,60	313,70	911.515,00
TOTAL: DPV.....	3.608.956,50	1.229.172,40	6.386.415,60	22.861,40	3.900,00	56.897,00	7.708,60	28.171,50	2.030,50	11.346.113,50
TOTAL GERAL.....	15.102.419,90	6.123.556,70	16.715.715,80	114.452,00	7.080,30	409.232,80	21.865,00	55.579,40	23.162,50	38.573.064,40

## CLASSIFICAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DO SERVIÇO RÔDO-FERROVIÁRIO

A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL FOI AUTORIZADA, PELO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, EM 11/11/1939, A EXPLORAR O SERVIÇO RODOVIÁRIO. SERVINDO-SE DESSA AUTORIZAÇÃO, VEM ESSA FERROVIA EXPLORANDO EM ALGUMAS LOCALIDADES, O SERVIÇO DE TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO - ALIÁS PREVISTA NA PADRONISAÇÃO DE CONTAS - E OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, TAMBÉM EM ALGUMAS ESTAÇÕES, CONTRATADOS COM TERCEIROS.

DURANTE ALGUM TEMPO, O SERVIÇO DE TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO DE MERCADORIAS, FOI EFETUADO, EM PÓRTO ALEGRE, POR PARTICULARES, MEDIANTE CONTRATO. ATUALMENTE ESSE SERVIÇO, COMO O DE BAGAGEM E ENCOMENDAS É EXPLORADO, EM PÓRTO ALEGRE PELA VIAÇÃO FÉRREA E, EM ALGUMAS CIDADES DO INTERIOR, POR PARTICULARES, MEDIANTE CONTRATO.

NÃO ENCONTRAMOS, ATÉ HOJE, DIFICULDADE ALGUMA PARA A CLASSIFICAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DÊSSES SERVIÇOS. O SERVIÇO RODOVIÁRIO E - DE TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO, QUANDO CONTRATADO, NÃO OCASIONA DESPESA PARA A VIAÇÃO FÉRREA. A COMISSÃO COBRADA DO PARTICULAR, PELA CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO, É INCLuíDA NA "RECEITA INDUSTRIAL". PARA A EXPLORAÇÃO, POR CONTA PRÓPRIA, DO SERVIÇO DE TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO, A PADRONISAÇÃO INDICA AS CONTAS 2 024 - RECEITA - E 2 422 - DESPESA.

ACONTECE, PORÉM, QUE AGORA A VIAÇÃO FÉRREA PRETENDE EXPLORAR O "SERVIÇO RÔDO-FERROVIÁRIO". VALENDO-SE DA AUTORIZAÇÃO QUE LHE FOI CONCEDIDA - OFÍCIO DPA/111, DE 10/5/1944, DO D.N.E.F. - "O SERVIÇO FERROVIÁRIO CONCEDERÁ AO RODOVIÁRIO UMA TARIFA ESPECIAL, NAS ZONAS DE CONCORRÊNCIA RODOVIÁRIA". ESSA TARIFA, DE ACÔRDO COM A AUTORIZAÇÃO, DEVERÁ SER IGUAL AO PRODUTO MÉDIO APURADO NO ANO ANTERIOR. ENTENDIA A VIAÇÃO FÉRREA, EM 1943, QUE ESSE PRODUTO MÉDIO DEVERIA CORRESPONDER À RECEITA MÉDIA POR TONELADA QUILOMETRO., QUE EM 1942 FOI DE  $\text{R}\$ 0,16$ . EM 1947 ESSE PRODUTO MÉDIO, LIQUÍDO, DA RECEITA, FOI DE  $\text{R}\$ 0,334\ 329$ , E À ESTE VALOR DEVERÃO SER ACRESCIDAS AS TAXAS DE 10% F.M., 10% F.R.P. E 2% CAP. O QUE O ELEVA PARA  $\text{R}\$ 0,4092$  A RECEITA MÉDIA

BRUTA DO EXÉRCICIO DE 1947.

ATUALMENTE, PORÉM, ENTENDE A VIAÇÃO FÉRREA, QUE PARA ESSE SERVIÇO DEVE SER CONSIDERADO NÃO O PRODUTO DA RECEITA MÉDIA E SIM O PRODUTO DA DESPESA MÉDIA, CONSIDERANDO, ASSIM, A EVENTUAL EXPLORAÇÃO DEFICITÁRIA DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS. NESSE CASO DEVERIA SER ADOTADA A TARIFA DE Cr\$ 0,456, AÍ INCLUÍDAS AS TAXAS DO F.M. E F.R.P. E EXCLUÍDA A DE 2% PARA A CAP.

NÃO É NOSSO PROPOSITO DISCUTIR AQUI A QUESTÃO DE TARIFAS. COM ESTA EXPLANAÇÃO DESEJAMOS TÃO SOMENTE ESCLARECER O ASSUNTO PARA, APÓS, SUBMETERMOS A APECIAÇÃO, DA COMISSÃO PERMANENTE DE PADRONIZAÇÃO, O SISTEMA DE CONTAS QUE TEMOS EM VISTA PARA A CLASSIFICAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DO SERVIÇO-FERROVIÁRIO, CUJOS RESULTADOS INFLUIRÃO NA RECEITA E DESPESA DO SERVIÇO FERROVIÁRIO, DESAPARECENDO A APURAÇÃO DA RECEITA E DESPESA DA TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO.

É O SEGUINTE O SISTEMA DE CONTAS REFERIDO:

## RECEITA

2 025 - RECEITA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

## DESPESA

### ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

2 508 - CONTRIBUIÇÃO PARA INSTITUTOS DE PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL.

2 508-01 R - CONTRIBUIÇÃO PARA A CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

2 508-02 R - CONTRIBUIÇÃO À LEGIÃO BRASILEIRA DE ASSISTÊNCIA.

TRÁFEGO - SECÇÃO COMERCIAL

- 2 301 - AGÊNCIA DE INFORMAÇÃO E PROPAGANDA
  - 2 301-01 - SERVIÇO FERROVIÁRIO.
  - 2 301-02 - SERVIÇO RODOVIÁRIO
- 2 302 - DESPESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS.
  - 2 302-01 - DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO
  - 2 302-02 - DESPESAS COM A EXECUÇÃO DO SERVIÇO
- 2 307 - DESPESAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL DO RODOVIÁRIO
  - 2 307-01 - FÉRIAS DO PESSOAL
  - 2 307-02 - LICENÇAS REMUNERADAS
  - 2 307-03 - ABONO FAMILIAR
  - 2 307-04 - ABONO PARA FUNERAIS
  - 2 307-05 - CONVOCADOS PARA SERVIÇO MILITAR
  - 2 307-06 - DIFERENÇA PROVENTOS DE APOSENTADORIA
  - 2 307-07 - TRANSPORTE E ASSISTÊNCIA MÉDICA PARA EMPREGADOS DOENTES
  - 2 307-08 - QUALIFICAÇÃO ELEITORAL
  - 2 307-09 - OUTRAS DESPESAS ANÁLOGAS

CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

## 2 209 - REPARAÇÃO DO MATERIAL AUXILIAR DO TRÁFEGO

COM O REGISTO NESSAS CONTAS E CONSIDERANDO QUE OS CA-  
MINHÕES ATENDERÃO INDISTINTAMENTE A TOMADA E ENTREGA A DOMICÍ-  
LIO E O SERVIÇO RÔDO-FERROVIÁRIO, NÃO SENDO POSSÍVEL DISTIN-  
GUIR-SE A RECEITA E DESPESA DA TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO, A-  
BANDONAREMOS O REGISTO DAS DESPESAS NA CONTA MOVIMENTO E TRA-  
ÇÃO 2 422 E DA RECEITA NA CONTA TOMADA E ENTREGA A DOMICÍLIO,  
INDICADAS NA PADRONISAÇÃO DE CONTAS.

COMO AS CONTAS INDICADAS CORRESPONDEM À DIVERSOS DEPARTAMENTOS, PARA SE PODER APRECIAR OS RESULTADOS EM CONJUNTO TORNA-SE NECESSÁRIO A ORGANIZAÇÃO DE UM DEMONSTRATIVO, MENSAL, ONDE DEVERÁ CONSTAR A RECEITA E TÔDAS AS DESPESAS, ESPECIFICAMENTE, DO SERVIÇO RÔDO-FERROVIÁRIO.

CONSTANDO-NOS QUE OUTRAS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS, JÁ EXPLORAM O SERVIÇO RODOVIÁRIO, EM COMBINAÇÃO COM O FERROVIÁRIO, GOSTARIAMOS DE CONHECER O SISTEMA DE CONTAS ADOTADO PARA A APURAÇÃO DOS RESULTADOS.

ESPERAMOS MERECEER A HONRA DE SERMOS ORIENTADOS PELA DIGNA COMISSÃO DE PADRONISAÇÃO DE CONTAS.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - EU PEDIRIA UM ESCLARECIMENTO, AO DR. GUARACY DO AMARANTE. DESEJAVA SABER COMO É FEITA A CLASSIFICAÇÃO NA PADRONISAÇÃO DO SERVIÇO RODOVIÁRIO NA CENTRAL DO BRASIL, QUE TEM SERVIÇO RODOVIÁRIO PRÓPRIO.

Dr. GUARACY DO AMARANTE: - NÓS NÃO ESTAVAMOS ENQUADRADOS NA PADRONISAÇÃO AINDA E FAZIAMOS, À PARTE, ESCRITURAÇÃO DA EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DO SERVIÇO, APENAS PARA EFEITO DE ACOMPANHAR O CUSTEIO DO SERVIÇO, PORQUE O SALDO EXISTENTE SEMPRE ERA CREDITADO À PRÓPRIA VIA VÉRREA. NÓS NUNCA FIZEMOS ESCRITURAÇÃO DENTRO DA PADRONISAÇÃO.

ESCRITURAÇÃO DA RECEITA PROVENIENTE DOS DESPACHOS COM "FRETE A PAGAR"

A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, TENDO MODIFICADO O SISTEMA DE ESCRITURAÇÃO ANTERIORMENTE ADOTADO, NÃO CLASSIFICA, ATUALMENTE, A RECEITA PROVENIENTE DOS DESPACHOS COM "FRETE A PAGAR" SENÃO DEPOIS DA ARRECADAÇÃO DÊSTES.

ASSIM, ACONTECE, MUITAS VEZES, QUE A RECEITA NÃO É BENEFICIADA NO MESMO MÊS EM QUE SE REALIZA O TRANSPORTE E SE REGISTRA A DESPESA CORRESPONDENTE, O QUE TEM A SUA INFLUÊNCIA, NA ESTATÍSTICA.

NÃO SENDO O FRETE ARRECADADO DENTRO DO MÊS EM QUE FOI EFETUADO O DESPACHO, DEBITAMOS A CONTA "ESTAÇÕES", CREDITANDO "RECEITA A CLASSIFICAR", SABENDO-SE QUE NESTA RECEITA, ALÉM DA RECEITA PRÓPRIA DO TRANSPORTE, ESTÃO INCLUIDAS AS TAXAS DE 10% PARA OS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL; A TAXA DE 2% DA "COTA DE PREVIDÊNCIA", PARA A CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES; TAXA PARA O INSTITUTO NACIONAL DO PINHO; RECEITA DE OUTRAS ESTRADAS E DE TERCEIROS, QUANDO ABRANGE TRANSPORTE EM TRÁFEGO MÚTUO FERROVIÁRIO OU RODOVIÁRIO CONTRATADO.

QUANDO SE EFETUA A ARRECADAÇÃO DOS REFERIDOS FRETES, PROCEDE-SE A ESCRITURAÇÃO DO RESPECTIVO LANÇAMENTO DE BAIXA E O DA CLASSIFICAÇÃO DEFINITIVA DA RECEITA.

PARA SE TER UMA IDÉIA DÊSSE MOVIMENTO, INDICAMOS A SEGUIR O SALDO MENSAL DA CONTA "RECEITA A CLASSIFICAR", NO ANO DE 1947:

JANEIRO.....	₡ 4.941.064,60
FEVEREIRO.....	₡ 4.360.243,50
MARÇO.....	₡ 3.913.148,60
ABRIL.....	₡ 4.301.761,00
MAIO.....	₡ 4.744.043,40
JUNHO.....	₡ 4.393.879,00
JULHO.....	₡ 5.101.775,20

AGOSTO.....	Cr\$ 4.921.331,10
SETEMBRO.....	Cr\$ 3.954.950,70
OUTUBRO.....	Cr\$ 4.465.388,40
NOVEMBRO.....	Cr\$ 4.229.047,80
DEZEMBRO.....	Cr\$ 3.653.879,80

PODERÃO ALEGAR QUE; POR ÊSSE MODO DE PROCEDER, VERIFI-  
CA-SE UMA COMPENSAÇÃO. TALVÉS, PODEREMOS ALEGAR, TAMBÉM, QUE,  
SI AS OUTRÁS ESTRADAS NÃO PROCEDEREM DO MESMO MODO, NÃO SÓ NES  
TE CASO, MAS TAMBÉM NAQUELES QUE NOS REFERIMOS EM SEPARADO-RE-  
FERENTES À CLASSIFICAÇÃO - DA DESPESA DE CUSTEIO - O CONFRONTO  
DAS MÉDIAS ESTATÍSTICAS, DAS DIVERSAS ESTRADAS, NOS LEVARÃO A  
CONCLUSÕES ERRÔNEAS.

TRANSMITO-VOS, A SEGUIR, A INFORMAÇÃO QUE NOS FOI  
PRESTADA PELO SR. CHEFE DA CONTADORIA DA RECEITA, DA VIAÇÃO FER  
REA DO RIO GRANDE DO SUL, SÔBRE A VANTAGEM ENCONTRADA NESSE SIS  
TEMA DE ESCRITURAÇÃO:

"EMBORA RECONHECENDO PERFEITAMENTE O INCONVENIENTE  
QUE RESULTA, PARA A APURAÇÃO DOS SALDOS DA EXPLORAÇÃO, O  
FATO DE GRANDE PARTE DA RECEITA DO FRETE A PAGAR NÃO SER  
LANÇADA DENTRO DO MÊS EM QUE O TRANSPORTE SE REALISE, DEVO  
FRISAR QUE, PARA O SERVIÇO DA CONTADORIA DA RECEITA, A MO  
DALIDADE ORA ADOTADA, DA INCORPORAÇÃO DO FRETE A PAGAR A  
RECEITA NA DATA DA SUA ARRECADAÇÃO, É DA MAIOR VANTAGEM,  
POIS, ALÉM DE EXCLUIR OS INCONVENIENTES DA INCLUSÃO NA DA  
TA DA EXPEDIÇÃO, QUE SÃO DIVERSOS, NENHUM RISCO OFERECE,  
DE UMA POSSÍVEL EVASÃO DE RECEITA CONSEQUENTE DA NÃO LI-  
QUIDAÇÃO DOS FRETES PELAS ESTAÇÕES DESTINATÁRIAS, UMA VEZ  
QUE OS DOCUMENTOS EXPEDIDOS PELAS ESTAÇÕES EXPEDIDORAS SÃO  
CUIDADOSAMENTE COLECIONADOS, PERFURADOS PELA SECÇÃO MECANI-  
ZADA E, POSTERIORMENTE, AÇASALADOS COM AS GUIAS ENVI-  
DAS PELAS ESTAÇÕES DESTINATÁRIAS. OS PRINCIPAIS DOS INCON-  
VENIENTES A QUE ME REFERI ACIMA, QUE SE OBSERVAM ANTES DA  
INTRODUÇÃO DO ATUAL SISTEMA, SÃO OS SEGUINTE:

- A) - A IRRESPONSABILIDADE DA ESTAÇÃO EXPEDIDORA PELA EXA-  
TIDÃO DO "FRETE A PAGAR" DETERMINA ACENTUADO DESIN-  
TERESSE DOS CONFERENTES PELOS CÁLCULOS E CLASSIFICA-  
ÇÕES DAS FATURAS EXPEDIDAS, ORIGINANDO ENORME PROPO

ÇÃO DE DIFERENÇAS E EXCESSOS, COM REFLEXO DIRETO NA ESCRITA DESTA CONTADORIA;

- B) - OS VAGÕES COMPLETOS, CUJA MAIORIA ABSOLUTA É DESPACHADA COM FRETE A PAGAR, SÃO TODOS SUJEITOS A PESAGEM, QUE, NA MAIOR PARTE DOS CASOS, E ESPECIALMENTE, NOS DE MERCADORIAS DE PÊSO INDETERMINADO, ACUSA RESULTADO DIFERENTE DAQUELE QUE A ESTAÇÃO EXPEDIDORA A DOTOU PARA O SEU CÁLCULO, DETERMINANDO IGUALMENTE DIFERENÇAS E EXCESSOS;
- C) - MUITOS SÃO TAMBÉM OS CASOS MESMO DE PEQUENAS EXPEDIÇÕES, EM QUE OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS OU OCORRÊNCIAS POSTERIORES AO ENCAMINHAMENTO DOS VOLUMES, VEM A PRODUZIR MODIFICAÇÕES NO CÁLCULO DO FRETE, ORIGINANDO, DO MESMO MODO, DIFERENÇAS E EXCESSOS.

ORA, ESSAS DIFERENÇAS E EXCESSOS, UMA VEZ JÁ ESCRITURADOS OS FRETES DADOS PELA PROCEDÊNCIA, DÃO LUGAR A ACRÉSCIMOS E EXTERNOS, ESTES DEVIDAMENTE DOCUMENTADOS PELA PRÓPRIA ESTAÇÃO LIQUIDADORA, POR MEIO DE GUIAS DE REEMBOLSO PARA EFEITO, DE ESCRITA OUTRORA EXTRAÍDOS EM NÚMERO CONSULTÁVEL, PELAS ESTAÇÕES DE GRANDE MOVIMENTO.

PROCURANDO DIMINUIR O VULTO DE SEUS SERVIÇOS, AS CONTADORIAS DE RECEITA DAS ESTRADAS, JÁ SOBRECARREGADAS PELO VOLUME CRESCENTE DE TRANSPORTES, ANTERIOR À CONCORRÊNCIA, DAS RODOVIAS, E PRINCIPALMENTE, PELA COMPLEXIDADE DOS CÁLCULOS DE FRETES E TAXAS, MAU SERVIÇO DAS ESTAÇÕES E INEFICIÊNCIA DO PESSOAL DAS PRÓPRIAS CONTADORIAS, PASSARAM A SIMPLIFICAR A ESCRITA DO FRETE A PAGAR, ADOTANDO UM F A ESCRITURAÇÃO NA DATA DA ARRECAÇÃO DO FRETE, E OUTRAS, COMO A SOROCABANA, A ESCRITURAÇÃO NA DATA DA CHEGADA DA EXPEDIÇÃO AO DESTINO ATRAVÉS DE UM MAPA ESPECIAL PELO QUAL A PRÓPRIA ESTAÇÃO DE DESTINO SE DEBITA DO FRETE JÁ REVISADO, PROCESSO QUE EVITA OS ACRÉSCIMOS E EXTERNOS, MAS NÃO EVITA A INCLUSÃO DO FRETE EM RECEITA NO MÊS IMEDIATO AO DA REALIZAÇÃO DO TRANSPORTE.

OS ARGUMENTOS EXPOSTOS JUSTIFICAM, POIS, A MEU VER, SUFICIENTEMENTE O PROCEDIMENTO ADOTADO, DO PONTO DE VISTA DO INTERESSE DO SERVIÇO DESTA CONTADORIA, E SERIA, PORTANTO, DE DESEJAR A SUA PERMANÊNCIA.

SE, ENTRETANTO, NA REUNIÃO A SER REALISADA, AS ESTRADAS CONCLUÍREM QUE AS VANTAGENS QUE ELE OFERECE AOS SERVIÇOS DA APURAÇÃO DA RECEITA NÃO COMPENSAM O INCONVENIENTE A QUE ME REFERI NO INÍCIO DO TERCEIRO TÓPICO DESTA FORMAÇÃO, E RESOLVEREM, POR ISSO, RETORNAR-SE AO PROCESSO

ANTERIOR, A VIAÇÃO FÉRREA PODERÁ IGUALMENTE FAZÊ-LO. CUMPRE, NO ENTANTO, NÃO ESQUECER QUE A RECEITA DO FRETE A PAGAR, APURADA PELOS DADOS DOS DOCUMENTOS EMITIDOS PELAS ESTAÇÕES EXPEDIDORAS, É SUSCETIVEL DE NÃO EXPRESSAR TAMBÉM A PERFEITA REALIDADE, EM FACE DA CIRCUNSTÂNCIA, JÁ APONTADA, DO NÚMERO CONSIDERAVEL DE ÊRROS, PELO FATO DE RECAIR SÔBRE AS ESTAÇÕES DE DESTINO A RESPONSABILIDADE PELA EXATIDÃO DOS FRETES, PODENDO, ASSIM, SUCCEDER QUE EXTORNOS DE CERTO VULTO, NO MÊS SUBSEQUENTE, VENHAM A INVALIDAR EM PARTE O RESULTADO APURADO, CONQUANTO AS DIFERENÇAS COMPENSEM OS EXCESSOS.

POR OUTRO LADO, A REVISÃO PRÉVIA DOS CÁLCULOS E CLASSIFICAÇÕES, PELA CONTADORIA, NO PRÓPRIO DOCUMENTO DA PROCEDÊNCIA, ANTES DO LANÇAMENTO DA RECEITA, SERIA, DE TÔDO O PONTO, DESACONSELHÁVEL PELAS ALTERAÇÕES QUE OS FRETES E TAXAS PODEM SOFRER EM CONSEQUÊNCIA DE PESAGEM E OUTRAS OCCORRENCIAS DO PERCURSO, O QUE TORNARIA OBRIGATÓRIA UMA DUPLA REVISÃO DE CADA FATURA.

NÃO QUERO TERMINAR ESTA EXPOSIÇÃO SEM LEMBRAR A OPORTUNIDADE DE SEREM FOCADOS, NA REUNIAO A REALIZAR-SE, OS INCONVENIENTES DO FRETE A PAGAR INDISCRIMINADO, FACULDADE QUE ME PARECE INJUSTIFICÁVEL, ESPECIALMENTE QUANDO A ESTAÇÃO DE PROCEDÊNCIA É UMA CIDADE OU VILA DOTADA DE AGENCIAS BANCARIAS, E COM TÔDA A FACILIDADE, PORTANTO, PARA A MOVIMENTAÇÃO DO NUMERÁRIO PARA O PAGAMENTO DOS FRETES. A FACULDADE DO FRETE A PAGAR SE JUSTIFICARIA, A MEU VER, APENAS NAS PEQUENAS ESTAÇÕES E PARADAS.

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO SÔBRE DESPESAS EFETUADAS P/C DO FUN  
DO DE MELHORAMENTOS

O FUNDO DE MELHORAMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL É DE ORIGEM CONTRATUAL. DATA A SUA CREAÇÃO DE 1929, EM VIRTUDE DA MODIFICAÇÃO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO, APROVADA PELO DECRETO Nº 18 551. DE 31 DE DEZEMBRO DE 1928.

DE ACÔRDO COM A REFERIDA MODIFICAÇÃO DO CONTRATO, O FUNDO DE MELHORAMENTOS TEM COMO FONTES DE RECEITA A RENDA LÍQUIDA DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO, O PRODUTO DA TAXA ADICIONAL DE 10% SÔBRE AS TARIFAS, E OUTRAS CONTRIBUIÇÕES DO ESTADO, ARRENDATÁRIO DA RÊDE.

OS RESULTADOS DAS CONTAS DE GESTÃO E DE LUCROS E PERDAS, ATÉ 1942, ERAM ATRIBUIDOS AO ESTADO, ARRENDATÁRIO DA RÊDE.

A PARTIR DE 1943, EM VIRTUDE DAS DETERMINAÇÕES DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, OS RESULTADOS DAS CONTAS DE GESTÃO E DE LUCROS E PERDAS PASSARAM A INFLUIR A RENDA LÍQUIDA DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO, FAZENDO-A OSCILAR PARA MAIS OU PARA MENOS, PROPORCIONALMENTE AQUELES RESULTADOS, POSITIVOS OU NEGATIVOS.

DE CONFORMIDADE COM A TABELA DE PREÇOS UNITÁRIOS PARA CONTRUÇÕES, APROVADA PELO GOVÊRNO FEDERAL, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL AGRESCE NAS DESPESAS QUE CORREM POR CONTA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS UMA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE 5%, ATUALMENTE E QUE FOI DE 4% PRIMITIVAMENTE.

ESSA PERCENTAGEM DE ADMINISTRAÇÃO, ATÉ O ADVENTO DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, ERA CONSIDERADO COMO UMA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO ATRIBUIDA AO ARRENDATÁRIO DA RÊDE.

APÓS O ADVENTO DA PADRONIZAÇÃO, QUANDO OS RESULTADOS

DA EXPLORAÇÃO DA REDE SÃO POSITIVOS, ELA PASSA A SER RECEITA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS.

FICA ESCLARECIDO, PORTANTO, QUE, AO MESMO TEMPO QUE AUMENTA-SE A DESPESA DO FUNDO DE MELHORAMENTOS, AUMENTA-SE, TAMBÉM, DE IMPORTÂNCIA IGUAL, A SUA RECEITA, SEM ENTRAR RECURSO ALGUM PARA O CITADO FUNDO.

CONCLUSÃO LÓGICA, NESSE CASO: AUMENTAMOS A RECEITA E A DESPESA DE UMA IMPORTÂNCIA IGUAL, ALTERANDO OS RESULTADOS REAIS SEM CONSEGUIR RESULTADO ALGUM, COM O INCONVENIENTE DE AUMENTARMOS O TRABALHO.

NA PADRONIZAÇÃO, SOB Nº 3 013, ALTERADA EM 1946 PARA 3 007, ENCONTRA-SE A CONTA "COMISSÕES SOBRE DESPESAS POR CONTA DE CAPITAL APROVADO".

EM FACE DO EXPOSTO, CONSULTAMOS SE O PRODUTO DA REFERIDA COMISSÃO DEVE SER ATRIBUÍDO AO ESTADO ARRENDATÁRIO DA REDE, UMA VEZ QUE TAMBÉM O SEJAM OS PREJUÍZOS DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO, OU SE A MESMA DEVERÁ BENEFICIAR A DESPESA DE CUSTEIO.

EM CASO AFIRMATIVO, TENDO EM VISTA A CONVENIÊNCIA DA UNIFORMIDADE DE NORMAS DE TRABALHO, CONSULTAMOS SE A REFERIDA COMISSÃO PODERÁ SER ACRESCIDA, TAMBÉM, SOBRE AS DESPESAS QUE CORREM POR CONTA DO FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL E DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO.

DEVEMOS LEMBRAR QUE ESTES RECURSOS FORAM PROPORCIONADOS POSTERIORMENTE AQUELE DO F.M. E NÃO VEMOS RAZÃO PARA PROCEDIMENTO DIFERENTE. É VERDADE QUE O TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE ARRENDAMENTO A QUE SE REFERE O DECRETO-LEI 552, DE 12/7/1938, DIZ QUE AS DESPESAS COM AS OBRAS E MATERIAIS CUSTEADOS COM A SUBVENÇÃO DA UNIÃO DEVERÃO SER COMPUTADAS PELO SEU CUSTO REAL. MAS O ACRÉSCIMO DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO NAS DESPESAS DE CONSTRUÇÃO OU AQUISIÇÃO NÃO DEVERÁ TAMBÉM SER CONSIDERADO COMO CUSTO REAL?

NO DESEJO DE BEM ESCLARECER O ASSUNTO E ENCONTAR A MELHOR SOLUÇÃO, E UMA ÚNICA NORMA DE PROCEDER, PARA COM TÔDAS AS DESPESAS DE CAPITAL, LEMBRAMOS QUE, ATUALMENTE, AS DESPESAS GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO TÉCNICA, DO DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS, SÃO DISTRIBUIDAS PROPORCIONALMENTE ÀS DESPESAS COM A CONSTRUÇÃO DE OBRAS; E AS DESPESAS DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR A DA ADMINISTRAÇÃO ECONÔMICA DA ESTRADA, INCLUSIVE AS DE CONTABILIZAÇÃO, SÃO DEBITADAS AO CUSTEIO.

Dr. ARTHUR CASTILHO: - COMO SE VÊ, NO FINAL DO TRABALHO, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, COM A REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, QUE TINHAM OS FUNDOS DE MELHORAMENTOS COMO PARTE INTEGRANTE DO SEU CONTRATO, NÃO ESTAVAM SUJEITAS ÀS DETERMINAÇÕES DA PORTARIA 684, SÔBRE QUESTÃO PERTINENTE AO FUNDO DE MELHORAMENTOS. AGORA, QUANTO Á TAXA DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, É PRECISO REMONTAR ÀS ORIGENS DESSA TAXA PARA BEM COMPREENDER O MECANISMO DA SUA APLICAÇÃO. A TAXA DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL SURTIU COMO UMA FACILIDADE, UMA MEDIDA QUE HÁ TEMPOS FOI PROPOSTA PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, A INCLUI SÃO OBRIGATÓRIA, COMO DESPESA DE CUSTEIO, DE UMA PORCENTAGEM PARA ATENDER AOS BENS DESGASTADOS PELO USO E PELA OBSOLENCIA. É, BEM DE VER, UM CASO TÍPICO POIS SE EU TENHO, NUMA LINHA, UM TRILHO DESGASTADO DE 25 QUILOS E RENOVO ESSA LINHA COM UM TRILHO DE 32, EVIDENTEMENTE NÃO ESTOU CUMPRINDO INTEGRALMENTE UM MELHORAMENTO DOS 32 QUILOS DO TRILHO POR LINHA. ESTOU RENOVANDO UMA PARTE CORRESPONDENTE AOS ANTIGOS 25 QUILOS, QUE ERA OBRIGADO A FAZER PELO CUSTEIO E A ESTOU MELHORANDO NUMA PROPORÇÃO DE 7 QUILOS POR METRO LINEAR DE TRILHO. É EVIDENTE QUE ESTA DIRETRIZ, INDICADA PARA SE FAZER A DIVISÃO DAS DESPESAS ENTRE SUBSTITUIÇÃO NORMAL E MELHORAMENTOS, É DIFÍCIL MAS ELA É ESSENCIAL PARA O GOVERNO, PARA QUE ELE SAIBA, NO DEVIDO TEMPO, O QUE É PATRIMONIO DEFINIDO CLARAMENTE, JÁ QUE É PRECISO NOTAR QUE ESTAMOS NUMA SITUAÇÃO SEMPRE EMINENTE DE UMA ENCAMPAÇÃO, NA EMINÊNCIA DUMA RESCISÃO DE CONTRATO E O GOVERNO PRECISA CONHECER O VALOR EXATO DO PATRIMONIO E DAÍ ESSA SÉRIE DE MEDIDAS POR ELE DETERMINADAS. EU RESPEITO MUITO OS TRABALHOS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL E CONHEÇO A EXCELÊNCIA DOS SEUS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE, MAS NÃO VEJO NO CASO QUE FOI CITADO GRANDE DIFICULDADE EM SABER QUANDO A CONTA É PARCIAL OU TOTAL. BASTARÁ, NA DISCRIMINAÇÃO, NO PRÓPRIO LANÇAMENTO DA CONTA DIZER-SE: DESPESA PARCIAL OU DESPESA TOTAL. É UMA QUESTÃO DE DETALHE. SE HOVER UMA DESPESA PARCIAL, O DEPARTAMENTO QUE FAZ

O LANÇAMENTO, DECLARA NA RESPECTIVA CONTA "DESPESA PARCIAL NA IMPORTÂNCIA DE TANTO COM A RENOVACÃO" E DIZ "MELHORAMENTO NA IMPORTÂNCIA DE TANTO PARA A SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS DE DETERMINADOS TRECHOS DE LINHA". AGORA, É EVIDENTE QUE NOS NÃO PODEMOS FUNDIR RENOVACÃO E MELHORAMENTO NUMA CONTA SÓ, PORQUE UMA É CONTA DE CUSTEIO E A OUTRA PATRIMONIAL.

A SITUAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL, EU NÃO POSSO TER BEM PRESENTE MAS O DR. FEIO, PODERIA INDICAR-ME SE ELE FUNDIU NUMA CONTA SÓ AS DUAS CONTAS.

Dr. RENATO FEIO: - A ESCRITURAÇÃO É FEITA SEPARADAMENTE.

Dr. RUBEN DE ABREU: - ESSE ASSUNTO JÁ FOI FOCALIZADO NA OUTRA REUNIÃO E O DR. JAIR DE OLIVEIRA, PRESTOU OS ESCLARECIMENTOS EM NOME DA CENTRAL DO BRASIL DECLARANDO O SEGUINTE:

O DECRETO AUTORIZOU A CENTRAL DO BRASIL A FUNDIR OS DOIS FUNDOS E A UTILIZÁ-LOS CONJUNTAMENTE, SEM AS RESTRIÇÕES DA PORTARIA, MAS A CENTRAL DO BRASIL, PELO MENOS, ELE INFORMOU QUE ERA PENSAMENTO, ASSIM PROCEDER, PRETENDIA, POR OCASIÃO DA APROPRIAÇÃO, DESTINGUIR ENTRE O QUE ERA RENOVACÃO E O QUE ERA MELHORAMENTOS, QUER DIZER, ELES ESTÃO COM AUTORIZAÇÃO DE UTILIZAÇÃO CONJUNTA E NÃO SÃO OBRIGADOS A RESPEITAREM AQUELA PROPORCIONALIDADE MEIO A MEIO PARA UM E PARA OUTRO, MAS QUE PARA O EFEITO DA APROPRIAÇÃO DEFINITIVA ELES DISTINGUIRIAM ENTRE RENOVACÃO E MELHORAMENTOS.

"DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO

COMO CONSTA DO PROGRAMA, O ASSUNTO ACIMA INDICADO DE VERÁ SER ESTUDADO NESTA REUNIÃO. POR ISSO, PARECE QUE SE TEM EM VISTA ESCLARECER QUAIS AS DIFICULDADES ENCONTRADAS PELAS ES TRADA DE FERRO PARA O PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE SERVIÇOS REQUISITADOS PELOS GOVERNOS E SUGERIR AS MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA REMOVÊ-LAS.

INICIALMENTE DESEJAMOS ESCLARECER QUE, PRÓPRIAMENTE, NÃO ENCONTRAMOS DIFICULDADES PARA O PROCESSO DE CONTAS DE SERVIÇOS REQUISITADOS PELOS GOVERNOS, SE CONSIDERMOS O SIGNIFICADO DA PALAVRA PROCESSO COMO SENDO O DEBITO, A EMISSÃO, ESCRITURAÇÃO E ENCAMINHAMENTO DA FATURA, PARA COBRANÇA.

ASSIM INTERPRETANDO, PODEMOS INFORMAR QUE SÃO RELATIVAMENTE PEQUENAS AS DIFICULDADES ENCONTADAS. REFEREM-SE ELAS AO NÃO CUMPRIMENTO, POR PARTE DAS REPARTIÇÕES OU UNIDADES MILITARES, DAS DETERMINAÇÕES DO CÓDIGO DE CONTABILIDADE DA UNIÃO. ISTO ACONTECE QUANDO, POR IGNORÂNCIA OU PARA NÃO PREJUDICAR O TRANSPORTE REQUISITADO, OS NOSSOS AGENTES ACEITAM REQUISIÇÕES SEM AS FORMALIDADES EXIGIDAS PELO CITADO CÓDIGO. APÓS O EXAME A QUE SÃO SUBMETIDAS, NO ESCRITÓRIO CENTRAL, SÃO AQUELAS REQUISIÇÕES DEVOLVIDAS PARA REGULARIZAÇÃO E ENQUANTO NÃO RECEBIDAS DE VOLTA NÃO PODEMOS EFETUAR AQUELE PROCESSO.

COMO DISSEMOS, ESSAS DIFICULDADES SÃO RELATIVAMENTE, PEQUENAS, EM FACE DAS GRANDES DIFICULDADES PARA O RECEBIMENTO DAS IMPORTÂNCIAS DE NOSSAS FATURAS PROCESSADAS E ENCAMINHADAS PARA COBRANÇA.

ESSAS GRANDES DIFICULDADES PARA O RECEBIMENTO DE NOSSAS CONTAS SÃO MOTIVADAS PELA FALTA DE VERBA ORÇAMENTÁRIA.

À VISTA DO EXPOSTO, SE CONCLUE QUE AS MAIORES DIFICULDADES PARA O PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE SERVIÇOS REQUISITADOS PELOS GOVERNOS, NÃO SE VERIFICAM NA ESTRADA MAS, SIM, NAS UNIDADES MILITARES E REPARTIÇÕES PÚBLICAS.

ORA, SE AS DIFICULDADES SÃO EM CONSEQUÊNCIA DE FALTA DE VERBA ORÇAMENTÁRIA, A MEDIDA ACONSELHÁVEL PARA FACILITAR A LIQUIDAÇÃO DAS CONTAS É A CONSIGNAÇÃO ORÇAMENTÁRIA.

DETERMINA O ARTIGO 232, LETRA C, DO REGULAMENTO GERAL DE CONTABILIDADE PÚBLICA:

"AS DESPESAS PROVENIENTES DE PASSAGENS, FRETES, SERVIÇO TELEGRÁFICO, TELEFÔNICO, FORNECIMENTOS DE FORÇA E LUZ E OUTRAS, CUJA IMPORTÂNCIA EXATA NÃO SEJA PREVIAMENTE CONHECIDA, SERÃO POR ATO EXPRESSO DOS CHEFES DAS REPARTIÇÕES, EMPENHADAS POR ESTIMATIVA, NO PRINCÍPIO DE CADA ANO, TOMANDO-SE POR BASE A DESPESA DO ANO ANTERIOR E DANDO-SE AOS INTERESSADOS CONHECIMENTO DA IMPORTÂNCIA EMPENHADA".

A DESPESA DO GOVERNO FEDERAL, COM OS TRANSPORTES REQUISITADOS PELA 3ª REGIÃO MILITAR, DURANTE O ANO DE 1947 FOI, EM NÚMEROS REDONDOS, DE R\$ 11.000.000,00, ASSIM DISTRIBUIDA:

R\$ 5.000.000,00 PARA TRANSPORTE DE PESSOAL E SUAS BAGAGENS.

R\$ 6.000.000,00, PARA TRANSPORTE DE MATERIAL E ANIMAIS.

DAS QUANTIAS INDICADAS FORAM RECEBIDAS APENAS R\$ 591.659,30 DA PRIMEIRA E R\$ 334.271,20 DA SEGUNDA.

PARA O CORRENTE EXERCÍCIO DE 1948 O ESTABELECIMENTO DE FUNDOS DA 3ª REGIÃO MILITAR EMPENHOU A FAVOR DA VIAÇÃO FÉRREA A IMPORTÂNCIA DE R\$ 600.000,00, PARA TRANSPORTE DE PESSOAL E SUAS BAGAGENS E, R\$ 310.000,00 PARA O TRANSPORTE DE MATERIAIS

## E ANIMAIS.

"ENTRETANTO, A MÉDIA DA DESPESA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS DA 3ª REGIÃO MILITAR, NESTES ÚLTIMOS EXERCÍCIOS, TEM SIDO DE Cr\$ 1.000.000,00 POR MÊS, OU SEJA Cr\$ 12.000.000,00 POR ANO.

DEVEMOS TER EM VISTA QUE ESTAMOS NOS REFERINDO APENAS AOS TRANSPORTES POR CONTA DA 3ª REGIÃO MILITAR.

NO DEMONSTRATIVO SEGUINTE PODEMOS OBSERVAR O TOTAL DOS TRANSPORTES REQUISITADOS PELO GOVERNO FEDERAL EM 1946 E 1947:

DESIGNAÇÃO	1946	1947
	Cr\$	Cr\$
MINISTÉRIO DA GUERRA.....	12.876.746,10	11.854.167,70
MINISTÉRIO DA FAZENDA.....	47.752,30	28.665,40
MINISTÉRIO DO TRABALHO.....	1.861,10	6.986,00
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO.....	9.845,60	40.163,50
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA.....	34.153,70	6.770,10
MINISTÉRIO DA MARINHA.....	16.774,70	12.514,90
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO.....	7.472,80	23.839,30
INSTITUTO NACIONAL DO MATE- DEP REGIONAL NO RIO GRANDE DO SUL..	-	3.924,10
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA - GAB  NETE MILITAR.....	1.574,60	-
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA.....	166.068,20	257.243,10
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA.....	147.878,60	194.590,90
INSPETORIA REGIONAL DE ESTATÍS- TICA MUNICIPAL.....	-	29.409,30
	13.310.127,70	12.458.274,30

A DÉVIDA DO GOVÊRO FEDERAL PARA COM A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, PROVENIENTE DE TRANSPORTES EFETUADOS EM CONTA CORRENTE, EM 31/2/1947, ESTAVA ASSIM DISCRIMINADA POR EXERCÍCIO:

1941 - R\$ .....	73.625,40	
1942 - R\$ .....	342.399,00	
1943 - R\$ .....	933.993,40	
1944 - R\$ .....	1.741.460,90	
1945 - R\$ .....	4.630.593,10	
1946 - R\$ .....	13.310.127,70	
1947 - R\$ .....	12.458.274,30	
REQUISIÇÕES DEVOLVIDAS PARA REGULARISAÇÃO.....	7.798,00	33.498.271,80
ALÉM DESSA QUANTIA, O GOVÊRO FEDERAL DEVIA AINDA À VIAÇÃO FÉRREA:		
REAPARELHAMENTO FERROVIÁRIO - DECRETOS NºS 9497 E 9767, DE 22/7/1946 E 6/9/1946, RESPECTIVAMENTE.....		18.050.000,00
PREJUÍZOS VERIFICADOS COM A EXPLORAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ - 1941 À 1947.....		11.957.376,70
APARELHAMENTO, MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, NA MESMA ESTRADA.....		960.997,70
CONCLUSÃO RAMAIS SÃO LUIZ E D. PEDRITO.....		1.318.699,50
TRABALHOS E FORNECIMENTOS.....		1.284.477,10
BATALHÕES FERROVIÁRIOS - 1º E 2º.....		645.234,50
LIGAÇÃO ESTAÇÃO URUGUAIANA À PONTE INTERNACIONAL.....		612.090,60
SALDO DEVEDOR EM 31/12/1947.....		<u>68.327.147,90</u>

A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL QUE, COMO TODOS SABEM, É UM PRÓPRIO FEDERAL, ARRENDADO AO ESTADO, ATRAVESSA

UMA GRAVE CRISE FINANCEIRA, SEM PRECEDENTES, E, NÃO OBSTANTE, O GOVÊRNO FEDERAL LHE DEVE TÃO ELEVADA QUANTIA. NÃO SÓ EM VIRTUDE DO SEU DESEQUILIBRIO ECONÔMICO, NÊSTES ÚLTIMOS EXERCÍCIOS, COMO TAMBÉM PORQUE OS SEUS DEVEDORES NÃO LHES PAGAM, É A ESTRADA OBRIGADA A RECORRER Á EMPRESTIMOS BANCARIOS E Á EMISSÃO DE NOTAS PROMISSÓRIAS, PAGANDO JUROS ELEVADOS, NÃO SÓ SÔBRE ESSES RECURSOS, MAS, TAMBÉM, SÔBRE A SUA DÍVIDA COM A COOPERATIVA DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA MESMA ESTRADA E, PRINCIPALMENTE, COM A CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES E LEGIÃO BRASILEIRA DE ASSISTÊNCIA, CUJO MONTANTE É SUPERIOR A 40 MILHÕES DE CRUZEIROS E VENCE JUROS LEGAIS DE 12% AO ANO.

PARA PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS, DEVERIAMOS CONSIDERAR AQUI, TAMBÉM OS INCONVENIENTES DA FALTA DE PAGAMENTO AOS SEUS FORNECEDORES, ENTRE ÊSTES ALGUNS QUE SE DESINTERESSAM DE CONTINUAR FORNECENDO, OUTROS QUE, PARA COMPENSAR O DESEMBOLSO DO CAPITAL, AUMENTAM O PREÇO DA SUA MERCADORIA, PARA RECUPERAR OS JUROS OU DESCONTOS BANCARIOS, O QUE, CONSEQUENTEMENTE, AUMENTA A DESPESA DE CUSTEIO DA ESTRADA. DEVERIAMOS CONSIDERAR, TAMBÉM, PARA AQUELE FIM, A OBRIGAÇÃO DA ESTRADA DE RECOLHER AO BANCO DO BRASIL S/A, ATÉ O 3º MÊS SUBSEQUENTE, AS TAXAS DE 10% DOS FUNDOS DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, QUANDO AINDA NÃO AS RECEBEU DO GOVÊRNO FEDERAL, O QUE, CONSEQUENTEMENTE DESEQUILIBRA AS SUAS FINANÇAS.

DEVEMOS TER EM VISTA QUE O GOVÊRNO FEDERAL NÃO PAGA JUROS PELO ATRAZO DE PAGAMENTO, E, DE ACÓRDO COM O CONTRATO DE ARRENDAMENTO, NOS TRANSPORTES EFETUADOS EM CONTA CORRENTE, GOZA DO ABATIMENTO DE 15%, 25% E 50%; SENDO QUE, EM ALGUNS CASOS, TEM ISENÇÃO DO FRETE.

DEVEMOS CONSIDERAR, AINDA, QUE, PARA O RECEBIMENTO DE CONTAS DE TRABALHOS, FORNECIMENTOS E TRANSPORTES EFETUADOS EM CONTA CORRENTE, A VIAÇÃO FÉRREA MANTÊM UMA PROCURADORIA EM PÔRTO ALEGRE, COM UMA DOTAÇÃO, ATUALMENTE INSUFICIENTE, DE OITO (8) FUNCIONÁRIOS, E UMA PROCURADORIA NO RIO DE JANEIRO, PAGANDO A ESTA ÚLTIMA UMA COMISSÃO DE 2% SÔBRE A IMPORTÂNCIA DAS CONTAS RECEBIDAS, ALÉM DE R\$ 40.000,00, ANUAIS, PARA A MANUTENÇÃO DO ESCRITÓRIO E A COMISSÃO BANCARIA PARA A TRANSFERENCIA DO NUMERÁRIO RECEBIDO.

CONTUDO, AO FINDER-SE O EXERCÍCIO, NOS SÃO DEVOLVIDOS CERCA DE 1 000 PROCESSOS PARA REQUISITARMOS O PAGAMENTO POR "EXERCÍCIOS FINDOS", O QUE VEM AUMENTAR A DESPESA DE MATERIAL DE EXPEDIENTE; DE SERVIÇO EXTRAORDINÁRIO DO PESSOAL, E DE PORTE AÉREO.

PORQUE OS MINISTÉRIOS NÃO ENCAMINHAM OS MESMOS PROCESSOS, INFORMANDO QUE A DESPESA DEVE CORRER POR CONTA DE "EXERCÍCIOS FINDOS", "RESTOS A PAGAR", OU "CRÉDITOS ESPECIAIS"?

PARA NÓS NÃO IMPORTA A VERBA, E NÃO NOS CABE CULPA DA MOROSIDADE DOS PROCESSOS NAS REPARTIÇÕES.

DEPOIS DESTA LONGA EXPOSIÇÃO, QUE PODERIA SER APROVEITADA PARA ESTUDO DO DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA ESTRADA, SE CONCLUE QUE A PRINCIPAL PROVIDÊNCIA A SER TOMADA PARA FACILITAR A LIQUIDAÇÃO DAS CONTAS DE RESPONSABILIDADE DOS GOVÊRNOS, É A INCLUSÃO DA DESPESA NO ORÇAMENTO.

OUTRA PROVIDÊNCIA QUE PODERIA SER ESTUDADA É A ABERTURA NO BANCO DO BRASIL S/A, DE UM CRÉDITO A FAVOR DA VIAÇÃO FÉRREA, EQUIVALENTE À DESPESA ORÇADA, PARA SER LIVREMENTE MOVIMENTADO À RAZÃO DE UM DUODÉCIMO POR MÊS PARA POSTERIOR ENCONTRO DE CONTAS.

TAXAS ADICIONAIS DE 10%, PARA O FUNDO DE MELHORAMENTOS E PARA  
O FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL

PELO DECRETO-LEI Nº 7 632, DE 12/6/1945, FICARAM AS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS AUTORIZADAS A COBRAR DUAS TAXAS ADICIONAIS, DE 10% SOBRE AS TARIFAS VIGORANTES, DESTINADAS, UMA, À EXECUÇÃO DE MELHORAMENTOS ESSENCIAIS E OUTRA, À RENOVAÇÃO DE BENS FÍSICOS.

A COBRANÇA, APLICAÇÃO E CONTABILIZAÇÃO DAS REFERIDAS TAXAS FORAM REGULAMENTADAS PELA PORTARIA Nº 684, DE 20/8/1945, DO EXMº SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

DE ACÓRDO COM O PARÁGRAFO ÚNICO, DO ARTIGO 1º, DA CITADA PORTARIA, O FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL (F.R.P.) É OBRIGATÓRIO E O FUNDO DE MELHORAMENTOS (F.M.) É FACULTATIVO.

NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL O FUNDO DE MELHORAMENTOS FOI CREADO EM 1929, DE ACÓRDO COM A MODIFICAÇÃO DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO, APROVADA PELO DECRETO 18 551, DE 31/12/1928.

DE ACÓRDO COM O REFERIDO CONTRATO, O FUNDO DE MELHORAMENTOS, NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, É CONSTITUÍDO:

- A) - COM O PRODUTO DA RENDA LÍQUIDA, QUE ATÉ ENTÃO ERA REPARTIDA ENTRE A UNIÃO E O ESTADO, E ISTO DURANTE A EXECUÇÃO DOS MELHORAMENTOS ESPECIFICADOS NO CONTRATO APROVADO PELO DECRETO 15 438, DE 10/4/1922;
- B) - COM O PRODUTO DE UMA TAXA ADICIONAL DE 10% SOBRE AS TARIFAS EM VIGOR;

- c) - COM OUTRAS IMPORTÂNCIAS DE CONTRIBUIÇÃO DO ESTADO, AUTORIZADAS PELA UNIÃO, E REEMBOLSÁVEIS PELOS RECURSOS DO CITADO FUNDO.

DE PASSAGEM, DEVEMOS FRIZAR QUE, DESTA TERCEIRA FONTE NÃO SE CONSEGUE UMA RECEITA PROPRIAMENTE DITA, MAS UM SUPRIMENTO, OU UM EMPRESTIMO, POR ISSO QUE, DEVERÁ SER PAGO COM OS RECURSOS DO PRÓPRIO FUNDO.

CONFORME DECRETO-LEI 7 632 - PARÁGRAFO 2º DO ART. 1º E PORTARIA 684 - ART. 1º - OS F.M. E F.R.P. JÁ EXISTENTES DEVERÃO OBEDECER ESTA LEGISLAÇÃO. QUER NOS PARECER QUE ESTA LEI GERAL NÃO DERROGA ÁQUELA LEI ESPECIAL - O CONTRATO DE ARRENDAMENTO.

COMO INFORMAMOS, O CONTRATO DE ARRENDAMENTO - CLÁUSULA IV - APROVADO PELO DECRETO 15 438, DE 10/4/1922, ESPECIFICA QUAIS OS MELHORAMENTOS QUE DEVEM SER EXECUTADOS, E A MODIFICAÇÃO DO CONTRATO, APROVADA PELO DECRETO 18 551, ACRESCENTANDO OUTROS, DETERMINA AUE OS MESMOS SERÃO CUSTEADOS PELO FUNDO DE MELHORAMENTOS. O CONTRATO DETERMINA, TAMBÉM, UMA ESCRITURAÇÃO ESPECIAL PARA O F.M.

A PORTARIA 684, DETERMINANDO A FINALIDADE DOS FUNDOS, DIZ QUE A F.R.P. COBRIRÁ AS DESPESAS COM AS OBRAS E AQUISIÇÕES CUJO OBJETIVO FÔR A SUBSTITUIÇÃO DOS BENS PATRIMONIAIS RETIRADOS DO USO, QUANDO - DESSA SUBSTITUIÇÃO NÃO RESULTAR AUMENTO DA CAPACIDADE DE SERVIÇO, CONFORME O CRITÉRIO DEFINIDO NO ART. 6º.

AS OBRAS E AQUISIÇÕES DESTINADAS À SUBSTITUIÇÃO DOS BENS PATRIMONIAIS RETIRADOS DO USO SERÃO, QUANDO DESSA SUBSTITUIÇÃO RESULTAR AUMENTO DA CAPACIDADE DE SERVIÇO, COBERTAS, EM PARTE, PELOS RECURSOS - DO F.R.P. E, NO RESTANTE PELOS DO F.M. OU POR OUTROS RECURSOS DESTINADOS A INVERSÕES PATRIMONIAIS (ART. 3º).

O F.M. COBRIRÁ DESPESAS COM AS OBRAS E AQUISIÇÕES DESTINADAS AOS MELHORAMENTOS E AOS AUMENTOS DO PATRIMÔNIO, QUANDO NÃO TIVEREM O OBJETIVO DE SUBSTITUIÇÃO DE BENS RETIRADOS OU A RETIRAR DO USO.

NÃO PODERÃO CORRER POR CONTA DO F.M. AS CONSTRUÇÕES DE LINHAS FÉRREAS NOVAS, NEM OS PROLONGAMENTOS DAS EXISTENTES.

ESTA PROIBIÇÃO LEVA-NOS A CONSULTA: QUAL A VERBA, ENTÃO, QUE DEVERÁ ATENDER AS DESPESAS COM ESSAS OBRAS?

ACASO NÃO SERÁ ISSO UM AUMENTO DO PATRIMÔNIO?

A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, AO TOMAR CONHECIMENTO DO CONTEÚDO DA PORTARIA 684, SENTIU AS DIFICULDADES E INCONVENIENTES QUE ADVIRIAM PARA A SUA ALICAÇÃO. POR ISSO, DIRIGIU-SE AO DISTRITO FISCAL, DO D.N.E.F., EM PORTO ALEGRE, OFÍCIO D-20/152, DE 30/9/46 SOLICITANDO ESCLARECER ALGUMAS QUESTÕES FORMULADAS, UMA VEZ QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO AINDA NÃO HAVIA BAIXADO AS INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES REFERIDAS NO ARTIGO 26 DA CITADA PORTARIA.

ENTRE OS INCONVENIENTES INDICADOS CITAMOS O DE FICAR REGISTRADO EM DUAS CONTAS O CUSTO DE OBRAS E AQUISIÇÕES. ESSE INCONVENIENTE É O DE LEVAR-NOS A APRECIACÃO ERRONEAS QUANDO SE EXAMINA OS DOCUMENTOS DE DESPESA; OS LIVROS DE ESCRITURAÇÃO, OU DEMONSTRATIVOS QUE - SÃO ORGANISADOS PARA APRESENTAÇÃO AO ADMINISTRADOR OU ÀS JUNTAS DE TOMADA DE CONTAS. ENCONTRANDO Nesses DOCUMENTOS OS TÍTULOS DAS OBRAS OU AQUISIÇÕES, COMO PARA EXEMPLO: AQUISIÇÃO DE 15 LOCOMOTIVAS TIPO NORTHERN OU SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS NO TRECHO DE PASSO FUNDO A MARCELINO RAMOS, QUALQUER PESSOA, INTUITIVAMENTE, É LEVADA A CRER QUE ALÍ ENCONTRA-SE REGISTRADO O TOTAL DA DESPESA EFETUADA. ENTRETANTO, ASSIM NÃO É. É APENAS UMA PARTE DA DESPESA, E, PARA SE CONHECER A DESPESA TOTAL SERÁ NECESSÁRIO PROCURAR E SOMAR A OUTRA PARTE. MAS, NO MESMO DEMONSTRATIVO ENCONTRAREMOS OUTROS TÍTULOS QUE, DE FATO REGISTRAM A DESPESA TOTAL DA OBRA OU AQUISIÇÃO. ENTÃO SURTIRÁ,

À DÚVIDA: ESTARÁ AQUI A DESPESA TOTAL OU NÃO?

NESSAS CONDIÇÕES, NÃO SE TERÁ UMA CONTABILIDADE CLARA E PRECISA.

A PAR DESSES INCONVENIENTES CITAMOS ESTAS DIFICULDADES: PARA QUE HAJA A CONVENIENTE SEPARAÇÃO NA CONTABILIZAÇÃO DAS DESPESAS QUE DEVEM CORRER POR CONTA DE CADA UM DOS FUNDOS E PARA QUE AS MESMAS POSSAM SER ESCRITURADAS EM CARATER DEFINITIVO, PARA QUE A SITUAÇÃO DE CADA CONTA POSSA SER POSTA EM EVIDÊNCIA, COM REALIDADE, EM CADA DEMONSTRATIVO OU BALANÇETE MENSAL, E PARA QUE SEJAM EVITADOS OS ESTORNOS E TRANSFERÊNCIAS DE UMA PARA OUTRA DESSAS CONTAS E DESSAS PARA O OU DO CUSTEIO, É NECESSÁRIO QUE AO SER INICIADA A DESPESA JÁ SE SAIBA A PERCENTAGEM DO CUSTO TOTAL QUE DEVERÁ CABER A CADA CONTA, ISTO É, EM QUE PERCENTAGEM CADA UM DOS FUNDOS HÁ DE COBRIR O CUSTO TOTAL DA OBRA OU AQUISIÇÃO.

A INDICAÇÃO DA PERCENTAGEM DEVERÁ CONSTAR NA PROPOSTA, NO ORÇAMENTO E NA AUTORIZAÇÃO, PARA DIMINUIR AS DIFICULDADES NA ESCRITURAÇÃO, DURANTE A EXECUÇÃO DA OBRA E TAMBÉM POR OCASIÃO DAS TOMADAS DE CONTAS.

DIZEMOS PARA DIMINUIR AS DIFICULDADES, PORQUE ELAS NÃO PODERÃO SER EVITADAS. IMAGINE-SE, POR EXEMPLO, O SERVIÇO DO ALMOXARIFADO EM RELACIONAR NAS FATURAS - UMA PARA CADA CONTA - UMA INFINIDADE DE MATERIAIS NECESSÁRIOS A SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS, CALCULANDO A PERCENTAGEM SOBRE O VALOR DOS MESMOS QUE DEVE SER DEBITADA PARA CADA CONTA. ACRESCENTE-SE À ESSE TRABALHO A IMPUTAÇÃO PROPORCIONAL DA MÃO DE OBRA EMPREGADA NA SUBSTITUIÇÃO DOS TRILHOS E NA CONFECÇÃO, NAS OFICINAS, DOS APARELHOS DE MUDANÇA DE LINHA. ACRESCENTE-SE, AINDA, A TODAS ESSAS DIFICULDADES MAIS A DEFICIÊNCIA DE CAPACIDADE DOS EXECUTORES DESSE TRABALHO E TEREAMOS AÍ UM PROBLEMA DE DIFÍCIL SOLUÇÃO.

AS VANTAGENS DO CUMPRIMENTO DO QUE ESTABELECE A PORTARIA 684 COMPENSARÃO OS TRABALHOS, DIFICULDADE E INCONVENIENTES

TES DA SUA EXECUÇÃO?

PORQUE NÃO FUNDIR OS DOIS FUNDOS EM UM ÚNICO, DENOMINADO FUNDO DE RENOVAÇÃO E MELHORAMENTOS?

JÁ EXISTE PRECEDENTE. A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, PELO DECRETO Nº 8 899, DE 24 DE JANEIRO DE 1946, FOI AUTORIZADA A ESCRITURAR EM UMA ÚNICA CONTA AS DUAS TAXAS, UTILIZANDO-AS INDISTINTAMENTE PARA ATENDER AS DESPESAS CORRESPONDENTES.

PELOS MOTIVOS EXPOSTOS, E APOIADA NO PARECER DO SNR. CHEFE DA S.C.F., DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, QUE FOI DE OPINIÃO - QUANDO, EM 11/11/1946, INFORMOU O CITADO OFÍCIO D-20/152 - QUE O F.M. DA FERROVIA RIO GRANDENSE NÃO ESTÁ SUJEITO AO REGULAMENTO BAIXADO PELA PORTARIA 684, POR SER DE ORIGEM CONTRATUAL, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, SOLICITA AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA QUE SEJA A MESMA AUTORIZADA A ESCRITURAR EM UMA ÚNICA CONTA A RECEITA PROVINIENTE DAS DUAS TAXAS, ATENDENDO INDISTINTAMENTE TÓDAS AS DESPESAS DE RENOVAÇÕES E MELHORAMENTOS QUE, DO MESMO MODO, SEJAM, TAMBÉM ESCRITURADAS EM UMA ÚNICA CONTA DE DESPESA.

DEVEMOS ESCLARECER QUE, A VIAÇÃO FÉRREA NÃO RECOLHE AO BANCO DO BRASIL S/A A TAXA DE 10% PARA O FUNDO DE MELHORAMENTOS, POR SER ÊSTE DEFICITÁRIO, E DE ORIGEM CONTRATUAL, O QUE ESTÁ DE ACÔRDO COM O TÊRMO DE COMPROMISSO ASSINADO PELO SEU DIRETOR E O DISTRITO FISCAL, EM 4/2/1947, HOMOLOGADO PELO SR. DIRETOR GERAL DO D.N.E.F., CONFORME DESPACHO DE 2/4/1947 NO PROCESSO Nº 2 670/47.

## ESCRITURAÇÃO DA BAIXA DE BENS PATRIMONIAIS

A PADRONISAÇÃO DE CONTAS DETERMINA QUE, QUANDO HOUVER BAIXA DE ALGUM BEM PATRIMONIAL, O VALOR ESCRITURADO DA UNIDADE RETIRADA DO SERVIÇO DEVERÁ SER CREDITADO À CONTA CORRESPONDENTE DO ATIVO E IGUAL IMPORTANCIA SERÁ LEVADA A DÉBITO DO CUSTEIO, SE A ESTRADA NÃO ADOTAR AS CONTAS DE DEPRECIÇÃO.

SE ESTAS FOREM ADOTADAS, CASO EM QUE O CUSTEIO JÁ TERIA SIDO DEBITADO, DEVERÁ SER DEBITADA A RESPECTIVA CONTA DE DEPRECIÇÃO.

AINDA DE ACÓRDO COM A PADRONISAÇÃO, O MATERIAL QUE FÔR CONSIDERADO APROVEITAVEL, DEVERÁ SER DEBITADO AOS ARMAZENS RECEBEDORES PELO PREÇO QUE FÔR AVALIADO NA OCASIÃO.

NA REUNIÃO REALISADA NO RIO DE JANEIRO, EM JULHO DE 1946, FORAM APRESENTADAS ALGUMAS EMENDAS PARA A MODIFICAÇÃO DA PADRONISAÇÃO. COMO JÁ TIVEMOS OPORTUNIDADE DE DIZER, NÃO SABEMOS SE AS REFERIDAS EMENDAS FORAM FINALMENTE APROVADAS E TORNADAS DE USO OBRIGATÓRIO EM TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO.

ENTRE ÀQUELAS EMENDAS FOI APRESENTADA A SEGUINTE:

"NÃO SERÃO DEBITADAS AO CUSTEIO E NEM SEPARADAS DA RECEITA INDUSTRIAL, QUÓTAS OU PERCENTAGENS PARA DEPRECIAR O VALOR DOS BENS ADQUIRIDOS OU CONSTRUIDOS COM OS RECURSOS DAS TAXAS DE 10%, PARA MELHORAMENTOS E PARA RENOVAÇÃO PATRIMONIAL".

APROVAMOS ESSA MODIFICAÇÃO DA PADRONISAÇÃO E, NO NOS SO CASO PARTICULAR, ENTENDEMOS QUE DA MESMA MANEIRA DEVEMOS PROCEDER COM OS BENS PATRIMONIAIS CONSTRUIDOS OU ADQUIRIDOS COM A SUBVENÇÃO DA UNIÃO E COM OS BENS PATRIMONIAIS INVENTARIADOS POR OCASIÃO DO RECEBIMENTO DA ESTRADA.

NÃO TEMOS DÚVIDA EM AFIRMAR QUE O VALOR DAQUELES BENS PATRIMONIAIS RETIRADOS DO SERVIÇO NÃO DEVEM SER DEBITADOS AO CUSTEIO, E QUEREMOS DEMONSTRAR AS DIFICULDADES COM QUE LUTAMOS PARA PROCEDER A BAIXA DE DETERMINADOS BENS PATRIMONIAIS RETIRADOS DO SERVIÇO, PLEITEANDO AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA REMOVÊ-LAS, E, PARA A UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, DESEJAMOS ESCLARECER OS NOSSOS CASOS E MANIFESTAR O NOSSO PENSAMENTO PARA SOLICITARMOS A ORIENTAÇÃO SOBRE AS NORMAS QUE DEVERÃO SER OBEDECIDAS.

EM 1933 A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL ENCAMPOU A ANTIGA ESTRADA DE FERRO BRAZIL GREAT SOUTHERN, (B.G.S.) COMPREENDENDO AS LINHAS DA BARRA DO QUARAIM A ITAQUI E DE ITAQUI A SÃO BORJA. O PATRIMÔNIO DESTA ESTRADA FOI ESCRITURADO PELO VALOR TOTAL DE R\$ 16.408,60 A CRÉDITO DO GOVERNO FEDERAL. ESSA QUANTIA CORRESPONDE A INDENISAÇÃO PAGA PELO MESMO GOVERNO PARA ENTRAR NA POSSE DAQUELA ESTRADA. A ESCRITURAÇÃO ANALÍTICA DESSE PATRIMÔNIO ATÉ HOJE NÃO NOS FOI POSSÍVEL EXECUTAR, POR ISSO QUE NÃO OBTANTE OS NOSSOS REITERADOS PEDIDOS, AINDA NÃO NOS FORNECERAM O INVENTÁRIO QUE TERIA SERVIDO DE BASE PARA O PAGAMENTO DA INDENISAÇÃO. POR ESSE MOTIVO ESTAMOS NA IMPOSSIBILIDADE, DE PROCEDERMOS A ESCRITURAÇÃO DE BAIXA DOS BENS RETIRADOS DO SERVIÇO POR TEREM SIDO JULGADOS IMPRESTÁVEIS.

EM 1941 A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL RECEBEU PARA ADMINISTRAR A ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ. DE ACÓRDO COM O TÉRMO DE RECEBIMENTO DEVERIA SER FEITO O INVENTÁRIO DOS BENS PATRIMONIAIS DA ESTRADA. ESTE AINDA NÃO FOI RECEBIDO, E POR ISSO, NÃO FOI ESCRITURADO O SEU PATRIMÔNIO E NEM FEITO O CRÉDITO RESPECTIVO AO GOVERNO DA UNIÃO. POR ESSE MOTIVO, TAMBÉM, ESTAMOS NA IMPOSSIBILIDADE DE PROCEDERMOS A ESCRITURAÇÃO DE BAIXA DOS BENS PATRIMONIAIS RETIRADOS DO SERVIÇO POR IMPRESTÁVEIS.

AÍ ESTÃO ALGUMAS DIFICULDADES COM QUE LUTAMOS PARA PROCEDER A ESCRITURAÇÃO DA BAIXA, E PARA REMOVÊ-LAS SOLICITAMOS AS PROVIDÊNCIAS DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

AGORA DESEJAMOS LEMBRAR OUTROS CASOS, PARA SOLICITAR

MOS ORIENTAÇÃO E AS NORMAS QUE DEVERÃO SER BAIXADAS PARA A UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA:

APÓS A ASSINATURA DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO, FOI ORGANIZADO O INVENTÁRIO DOS BENS PATRIMONIAIS DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. NO BALANÇO O VALOR DÊSSES BENS PATRIMONIAIS ESTÁ REPRESENTADO NO ATIVO NA CONTA, INDICADA PELA PADRONIZAÇÃO, "LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO", E NO PASSIVO ESTÁ CREDITADO NA CONTA "PATRIMONIO DA UNIÃO".

NA CONTA PATRIMONIO DA UNIÃO, ALÉM DAQUELES BENS PATRIMONIAIS, ESTÁ INCLUIDO O ACÊRVO DA ESTRADA DE FERRO QUARAIM A ITAQUÍ E ITAQUÍ A SÃO BORJA; O ACÊRVO DOS RAMAIS, CONSTRUÍDOS POR BATALHÕES-FERROVIÁRIOS, SANTIAGO A SÃO LUIZ E DOM PEDRITO A SANTANA DO LIVRAMENTO, E O MATERIAL DE TRAÇÃO E RODANTE CEDIDO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

DÊSTE MODO, O SALDO DA CONTA PATRIMONIO DA UNIÃO, ACRESCIDO DO CAPITAL APLICADO PELO ESTADO, CORRESPONDE EXATAMENTE A SOMA DOS SALDOS DAS MENCIONADAS CONTAS DO ATIVO, QUE INDICAM UMA PARTE DO CAPITAL FIXO INALIENAVEL.

NESSAS CONDIÇÕES, RETIRANDO-SE, POR IMPRESTAVEL OU POR CONVENIÊNCIA DE SER SUBSTITUIDO, UM BEM PATRIMONIAL CUJO VALOR ESTEJA INCLUIDO, POR EXEMPLO, EM "LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO", A TÉCNICA CONTABIL NOS ENSINA QUE DEVEMOS CREDITAR ESSA MESMA CONTA, DEBITANDO PATRIMONIO DA UNIÃO.

SI ÊSSE BEM FÔR VENDIDO COMO SUCATA, POR SER JULGADO INAPROVEITAVEL EM OUTROS SERVIÇOS DA ESTRADA, O PRODUTO DA VENDA DEVE SER ESCRITURADO COMO RECEITA.

TRATANDO-SE PORÉM DE UMA SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS, A CONTABILIDADE DEVERÁ PROCEDER A ESCRITURAÇÃO DE BAIXA DO VALOR DOS TRILHOS E ACESSÓRIOS RETIRADOS, CREDITANDO LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO É DEBITADO PATRIMONIO DA UNIÃO.

NA HIPÓTESE DOS TRILHOS SEREM REEMPREGADOS EM OUTRO TRECHO, DEVEMOS FAZER O LANÇAMENTO INVERSO, DEBITANDO LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO E CREDITANDO PATRIMONIO DA UNIÃO.

NÊSTE CASO, NA CONTA "PATRIMONIO DA UNIÃO", HAVERÁ A DIMINUIÇÃO DO VALOR RESIDUAL DOS MATERIAIS INAPROVEITADOS. ESTA DIFERENÇA DE VALORES E O FATOS CONSUMADO DA MUDANÇA DOS TRILHOS PARA OUTRO TRECHO, JUSTIFICAM A NECESSIDADE DA CONTABILIDADE REGISTRAR AS OPERAÇÕES.

COMO VIMOS, NÊSTE CASO DE SUBSTITUIÇÃO, VERIFICA-SE UMA DIMINUIÇÃO DO SALDO DAS CONTAS CITADAS; SEM ÊMBARGO, NA REALIDADE, REGISTRA-SE UM AUMENTO DO ATIVO FIXO, POR ISSO QUE, O VALOR DOS NOVOS TRILHOS E ACESSÓRIOS, COM AS DESPESAS DE SUBSTITUIÇÃO - MÃO DE OBRA E TRANSPORTE - SERÁ REGISTRADO NAS CONTAS DE MELHORAMENTOS, RENOVAÇÃO PATRIMONIAL OU REAPARELHAMENTO.

ASSIM, AUMENTA O VALOR DOS BENS PATRIMONIAIS REPRESENTADOS NESTAS ÚLTIMAS CONTAS, COM A AQUISIÇÃO E SUBSTITUIÇÃO DOS NOVOS TRILHOS E ACESSÓRIOS, DIMINUIDOS O SALDO DAQUELAS CONTAS - LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO E PATRIMONIO DA UNIÃO - NÃO SÓ DO VALOR RESIDUAL DO MATERIAL INAPROVEITAVEL, COMO TAMBÉM DO VALOR DOS TRILHOS E ACESSÓRIOS RETIRADOS DO ÚLTIMO TRECHO. O VALOR DO MATERIAL APROVEITAVEL OU DE REEMPREGO, DEVERÁ SER DEBITADO AOS DEPÓSITOS OU ARMAZENS RECEBEDORES.

EM OUTRO TRABALHO NOS MANIFESTAMOS SÔBRE OS INCONVENIENTES E DIFICULDADES PARA APLICAÇÃO DAS INSTRUÇÕES DA PORTARIA 684, DE 20/8/1945, RELATIVAMENTE A ESCRITURAÇÃO DA SUBSTITUIÇÃO DE BENS PATRIMONIAIS. FIZEMOS ESTA REFERENCIA AQUI PARA, TENDO EM VISTA O QUE ANTES FOI EXPOSTO, MANIFESTARMOS EM DESACÓRDO COM O PARECER, DE 3/12/1946, DO SR. CHEFE DA S.C.T., DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, QUANDO, FORMULANDO O 2º E O 3º CASO DA SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS, DISSE QUE A DESPESA TOTAL, INCLUSIVE O VALOR DOS TRILHOS APROVEITADOS, DEVE SER DIVIDIDA EM PARTES PROPORCIONAIS.

NO NOSSO CASO PARTICULAR, NÃO CONCORDAMOS COM A INCLUSÃO DO VALOR DOS TRILHOS APROVEITADOS, OU DE REEMPREGO, POR ISSO QUE, ÊSTES NÃO NOS CUSTARAM COUSA ALGUMA E, COMO ESTÃO DEBITADOS NA CONTA LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO E CREDITADOS EM PATRIMONIO DA UNIÃO, TEMOS QUE FAZER O LANÇAMENTO INVERSO PARA PROCEDERMOS A BAIXA NA ESCRITURAÇÃO. NÃO NOS PARECE A-

CONSELHÁVEL DEBITARMOS O VALOR DOS MESMOS EM MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, CREDITANDO LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO, SEM ALTERAR A CONTA DE PATRIMONIO DA UNIÃO. SE FIZESSEMOS ESSE LANÇAMENTO AUMENTARIAMOS A DESPESA DE MELHORAMENTOS E RENOVAÇÃO PATRIMONIAL E PODERIAMOS, INDEVIDAMENTE, LANÇAR MÃO DAS TAXAS DE 10% DOS RESPECTIVOS FUNDOS.

COM ESTA EXPLANAÇÃO AINDA NÃO ATINGIMOS A NOSSA FINALIDADE. NOS CASOS FOCADOS NÃO TEMOS DÚVIDA ALGUMA SOBRE A ESCRITURAÇÃO DE BAIXA DOS BENS PATRIMONIAIS REGISTRADOS NAS CONTAS QUE NOS REFERIMOS INICIALMENTE.

VAMOS AGORA NOS REFERIR SOBRE A BAIXA DOS BENS PATRIMONIAIS CONSTRUIDOS OU ADQUIRIDOS COM OS RECURSOS DAS TAXAS ADICIONAIS DE 10%, OU MELHOR, COM O FUNDO DE MELHORAMENTOS, FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL E SUBVENÇÃO DA UNIÃO.

ESSAS TRÊS CONTAS CONSTAM NO BALANÇO, NO PASSIVO, E INDICAM A RECEITA ACUMULADA ATÉ O MÊS DO BALANÇO OU BALANCETE.

A DESPESA ACUMULADA, EFETUADA POR CONTA DAS MESMAS, CONSTA NO ATIVO E ESTÁ REPRESENTADA NAS CONTAS DE MELHORAMENTOS OU MELHORAMENTOS APROVADOS; RENOVAÇÃO PATRIMONIAL, E REAPARELHAMENTO POR CONTA DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO.

A DESPESA É ESCRITURADA EM LIVROS ESPECIAIS, NOS QUAISSÃO ABERTOS OS TÍTULOS DAS OBRAS DE ACÓRDO COM OS ORÇAMENTOS, CONSERVANDO-SE OS COMPROVANTES EM PASTAS SEPARADAS PARA A FISCALIZAÇÃO FEDERAL.

OS ORÇAMENTOS, COMO SABEMOS, MUITAS VEZES ABRANGEM ALGUMAS OBRAS, TAIS COMO: VARIANTE BARRETO E DIRETOR AUGUSTO PESTANA; VARIANTE PINHAL A CRUZ ALTA; AUMENTO DE LINHA, ARMAZÉM E OUTRAS OBRAS NA ESTAÇÃO DE CRUZ ALTA, ETC.

AÍ SURGE A PRIMEIRA DIFICULDADE PARA SE PROCEDER A

ESCRITURAÇÃO DE BAIXA ISOLADA DE UM BEM PATRIMONIAL INCLUIDO NA DESPESA TOTAL DE UM DAQUELES TÍTULOS.

E AQUI SURGE A NOSSA PRIMEIRA CONSULTA: COMO PROCEDER?

A RECEITA COMO A DESPESA SÃO APRESENTADAS ÀS JUNTAS DE TOMADA DE CONTAS E, UMA VEZ APROVADAS NÃO PODERÃO MAIS SER ALTERADAS.

SE FÔR RETIRADO DO SERVIÇO UM BEM PATRIMONIAL CONSTRUÍDO OU ADQUIRIDO COM AQUELES RECURSOS, É CLARO QUE DEVEMOS PROCEDER A ESCRITURAÇÃO DE BAIXA, SOB PENA DA CONTABILIDADE ESTAR APRESENTANDO DADOS FITÍCIOS. MAS COMO DEVEMOS PROCEDER?

PARECE-ME QUE DEVEMOS ALTERAR TANTO A DESPESA COMO A RECEITA, JUSTIFICANDO ÀS JUNTAS DE TOMADA DE CONTAS.

SI RESOLVERMOS SUBSTITUIR, POR CONTA DOS F.M.E.F.R.P. OS TRILHOS NA LINHA DE PÓRTO ALEGRE A SANTA MARIA, CUJA ÚLTIMA SUBSTITUIÇÃO FOI EFETUADA POR CONTA DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO E SUBSTITUIRMOS OS TRILHOS DE ENTRONCAMENTOS A LIVRAMENTO PELOS QUE FOREM RETIRADOS DAQUELA LINHA, COMO DEVEMOS PROCEDER, TENDO EM VISTA QUE O ACÉRVO DO RAMAL DE ENTRONCAMENTOS A LIVRAMENTO CONSTA EM LINHAS FÉRREAS E SEU APARELHAMENTO?

FORMULAMOS ESTA HIPÓTESE COM O INTUITO DE COOPERARMOS NO ESTUDO QUE ENTENDEMOS DEVE SER FEITO, A FIM DE SEREM BAIXADAS INSTRUÇÕES SEGURAS.

COM O INTUITO DE FACILITAR A ESCRITURAÇÃO DA BAIXA E PARA QUE SEJAM INFORMADAS ÀS REPARTIÇÕES DE CONTABILIDADE, SUGERIMOS QUE EM TODOS OS BENS PATRIMONIAIS CONSTE, EM LUGAR CONVENIENTE, PINTADO OU GRAVADO EM PLACA METÁLICA, AS INICIAIS DO RESPECTIVO FUNDO QUE ATENDEU AS DESPESAS E A DATA DA SUA CONSTRUÇÃO OU AQUISIÇÃO.

CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA NA CONTA "ADMINISTRAÇÃO CENTRAL"

DE ACÔRDO COM A PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, AS CONTAS PRIMÁRIAS, EM QUE SE SUBDIVIDE ESSA CONTA GERAL, DESTINAM-SE A REGISTRAR AS DESPESAS RELATIVAS AOS SERVIÇOS GERAIS, COM AS DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR E DAS ADMINISTRAÇÕES ECONÔMICAS E FINANCEIRAS.

NA SUB-CONTA 2 500 - ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR - DEVEM SER DEBITADAS AS DESPESAS DA DIRETORIA, INSPETORIA OU SUPERINTENDÊNCIA CENTRAL.

NA SUB-CONTA 2 501 - ADMINISTRAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA DEVEM SER DEBITADAS AS DESPESAS DA TESOURARIA, PAGADORIA, CONTABILIDADE, CONTADORIAS, ALMOXARIFADOS, SEÇÕES DE COMPRAS, ETC.

AINDA NA CONTA GERAL, (ADMINISTRAÇÃO CENTRAL) DEVEM SER DEBITADAS AS DESPESAS A SEGUIR ENUMERADA, NAS SUB-CONTAS SEGUINTE:

- 2 502 - CONTENCIOSO
- 2 503 - ACIDENTES DO TRABALHO
- 2 504 - ACIDENTE EM PESSOAS EXTRANHAS À ESTRADA
- 2 505 - DANOS EM BENS ALHEIOS
- 2 506 - SEGUROS
- 2 507 - IMPOSTOS
- 2 508 - CONTRIBUIÇÃO PARA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES E LEGIÃO BRASILEIRA DE ASSISTÊNCIA.
- 2 509 - QUÓTA DE FISCALIZAÇÃO
- 2 510 - CONTRIBUIÇÃO PARA A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

- 2 511 - ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL
- 2 512 - TRENDS DE SERVIÇO DA ADMINISTRAÇÃO
- 2 513 - DESPESAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL

NATURALMENTE, QUE, PARA A ORGANIZAÇÃO DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, SE TEVE EM VISTA A ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DA MAIORIA DAS ESTRADAS DE FERRO. ATUALMENTE, DE ACÓRDO COM A SUA ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA, ALÉM DE OUTROS, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE SO SUL POSSUE O DEPARTAMENTO DO PESSOAL; O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS - COM SECÇÕES DE COMPRA E ARMAZENS, - E O DEPARTAMENTO DE CONTRÔLE E FINANÇAS - CONSTITUIDO DA CHEFIA E SECRETARIA, TESOURARIA, ESTATÍSTICA, SERVIÇO MECÂNISADO (HOLLERITH) E CONTABILIDADE, CONSTITUIDA ESTA, DA CHEFIA, SECRETARIA, CONTADORIAS DA RECEITA, DESPESA E CENTRAL, ALÉM DA PROCURADORIA.

PARA O REGISTRO DA DESPESA DA DIRETORIA E DO DEPARTAMENTO DO PESSOAL, SUBDIVIDIMOS A CONTA 2 500 EM 2 500-01 E 2 500-02.

PARA O REGISTRO DA DESPESA DOS OUTROS DOIS DEPARTAMENTOS CONTRÔLE E FINANÇAS E MATERIAIS - SUBDIVIDIMOS A CONTA 2 501, ASSIM:

- 2 501-01 - CHEFIA DO DEPARTAMENTO, SECRETARIA, TESOURARIA E INSPECTORIAS
- 2 501-02 - CONTABILIDADE GERAL.
- 2 501-03 - ESTATÍSTICA
- 2 501-04 - SERVIÇO MECÂNISADO
- 2 501-05 - DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

POR ESSA SUBDIVISÃO TORNA-SE FÁCIL CONHECERMOS A MAIOR PARTE DA DESPESA DE CADA DEPARTAMENTO INDICADO, MAS, AS DES

PESAS AÍ CLASSIFICADAS NÃO INDICAM O TOTAL DELAS. EXISTEM OUTRAS COMUNS EM TODOS ÊSSES DEPARTAMENTOS - COMO POR EXEMPLO: "DESPEAS NÃO CLASSIFICADAS" E "DESPEAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL" - CLASSIFICADAS EM UMA ÚNICA CONTA DENTRO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL. DEVEMOS NOTAR QUE "DESPEAS IMPRODUTIVAS DO PESSOAL" SE SUBDIVIDE EM: FÉRIAS; ABONO FAMILIAR E PARA FUNERAIS; LICENÇAS REMUNERADAS; SERVIÇO MILITAR, ETC. NESSAS CONDIÇÕES, NÃO CONHECEMOS EXATAMENTE A DESPESA TOTAL DE CADA DEPARTAMENTO; COM O INCONVENIENTE, AINDA, DE NÃO CONHECERMOS AS DESPEAS IMPRODUTIVAS E NÃO CLASSIFICADAS DE CADA UM.

ACRESCE, AINDA, NOTAR QUE, NAS DESPEAS ENUMERADAS SOB N.ºs. 2 503 A 2 510 SÃO GERAIS, MAS INDIVISÍVEIS AOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS E, COMO CADA UM DÊSSES DEVE ORGANISAR O SEU ORÇAMENTO ANUAL, SURGE A CONSULTA: EM QUAL DELES DEVEM FIGURAR AS VERBAS DESTINADAS A ATENDER ÀQUELAS DESPEAS?

NÃO PÉDIMOS UMA RESPOSTA IMEDIATA PARA ESTA CONSULTA. ENCAMINHAMOS O RELATO DAS NOSSAS DIFICULDADES E DÚVIDAS QUE SE NOS APRESENTAM, À COMISSÃO PERMANENTE DA PADRONIZAÇÃO, SOLICITANDO A SUA ORIENTAÇÃO.

**Dr. ARTHUR CASTILHO:** - MUITO OBRIGADO, SR. EHELERS PELA SUA CONTRIBUIÇÃO NA REUNIÃO DE HOJE.

COMO EU EXPLIQUEI AOS SNR., VAMOS FAZER A NOSSA REUNIÃO EM DUAS PARTES: UMA REFERENTE A ÊSSES ASSUNTOS TÉCNICOS DE ADMINISTRAÇÃO, LIGADOS A ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, COMO PRIMEIRA ETAPA, E TRATAREMOS DA QUESTÃO DO PESSOAL E DA HOMOLOGAÇÃO DAS CONCLUSÕES ANTERIORES, NA ETAPA FINAL.

DE MANEIRA QUE PROCEDENDO COMO FIZEMOS NAS QUESTÕES DE TRÁFEGO, PEÇO QUE OS SNR. REPRESENTANTES QUE DESEJAREM FALAR SOBRE ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, SE INSCREVAM NA SECRETARIA PARA PODERMOS A-

MANHÃ, FAZERMOS UM PROGRAMA SEGUINDO UMA SERIAÇÃO INDISPENSÁVEL.

NAS REUNIÕES FINAIS TRATAREMOS, ENTÃO, DA QUESTÃO DO PESSOAL TENDO, COMO ESPERO, A ASSISTÊNCIA DO DR. COSTA MIRANDA, DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, E, NA ÚLTIMA ETAPA, ENTÃO, OS SNRS. DIRETORES TOMARÃO CONHECIMENTO DE TÔDAS AS CONCLUSÕES JÁ APROVADAS NAS SESSÕES DEPARTAMENTAIS E FARÃO A HOMOLOGAÇÃO COM AS RETIFICAÇÕES NECESSÁRIAS.

DEVIDO AO ADIANTADO DA HORA, VOU SUSPENDER A SESSÃO DE HOJE. AGRADEÇO A TODOS O COMPARECIMENTO E A COLABORAÇÃO PRESTADA E DECLARO ENCERRADA A SESSÃO.



2a. SESSÃO

Realizada em 11 de Agosto,  
de 1948



2 a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 11-8-48

PRESIDÊNCIA : — Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virginio Santa Rosa  
Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá  
Engº Sebastião Guaracy do Amarante

LEOPOLDINA RAILWAY

Engº Alcides Lins

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Snr. Joaquim Silva Freire Bocayuva

RÉDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

Cel. José Machado Lopes

RÉDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA RIO GRANDE DO SUL

Snr. Christiano Ehlers  
Engº P. I. Dale Ore  
Engº Mario G. Reis  
Engº Atila do Amaral

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALTO

**Snr. Fernando Vincent**

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

**Eng° Alarico L. Silveira**

GREAT WESTERN

**Eng° José Luiz Baptista**

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

**Eng° Ruy Costa Rodrigues**

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

**Eng° Benjamin Magalhães de Oliveira**

CIA MOGIANA

**Eng° Aivaro de Souza Lima**

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

**Eng° Ruben Eugênio de Freitas Abreu**

CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

**Eng° Durval Lourenço de Azevedo**

SECRETARIO

**Snr. Newton Moniz Gonçalves**

Dr. ARTHUR CASTILHO : - ESTÁ INSTALADA A SESSÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL.

Dr. ALARICO DA SILVEIRA  
E. F. Noroeste do Brasil

SNR. PRESIDENTE:

DESIGNADO PELO SNR. DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL PARA REPRESENTAR A ESTRADA NA PARTE REFERENTE Á ADMINISTRAÇÃO GERAL, CABE-ME, DE INÍCIO, ESCLARECER QUE LÁ EXERÇO SÔMENTE A CHEFIA DO SERVIÇO REGIONAL DO PESSOAL. SENDO OS ASSUNTOS ENFEIXADOS NA ADMINISTRAÇÃO GERAL REFERENTES A DIVERSOS SETORES DE TRABALHO TORNOU-SE, DESDE LOGO, NECESSÁRIO QUE OS DIFERENTES DEPARTAMENTOS REUNISSEM E FORNECESSEM OS DADOS RELATIVOS AOS PRÓPRIOS SERVIÇOS.

A ORDENAÇÃO DESSES DADOS É QUE CONSTITUE O BREVE RELATO QUE VOU PASSAR A LÊR.

É CERTO QUE NADA DE NOVO NEM ORIGINAL VAMOS APRESENTAR MAS SIM UM RELATÓRIO APENAS, COM OS ESCLARECIMENTOS IN DISPENSÁVEIS SÔBRE O ESTADO ATUAL DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO, VISANDO TÃO SÔMENTE FACILITAR OS ESTUDOS VALIOSOS QUE ESTÃO SENDO REALIZADOS NESTA REUNIÃO. ASSIM SENDO, SEJA-ME PERMITIDO SOLICITAR DO SNR. PRESIDENTE E DE MAIS MEMBROS DESTA ESCLARECIDA ASSEMBLÉIA, QUE RECEBAM COMO BENEVOLÊNCIA TÃO DESPRETENCIOSA CONTRIBUIÇÃO.

I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

A - PESSOAL

B - ALMOXARIFADO

C - CONTABILIDADE

D - ESTATÍSTICA

E - PESQUISA TÉCNICO ECONÔMICA

### QUESTIONÁRIO

I - A) - SITUAÇÃO DO PESSOAL

1) - NÚMERO TOTAL DE PESSOAL EXISTENTE, E SUA RELAÇÃO COM

A TONELAGEM QUILOMETRO - BRUTA TRANSPORTADA.

- 2) - JUSTIFICATIVA DE CORRELAÇÃO EXISTENTE, EM RELAÇÃO A UM PADRÃO RAZOAVEL DE EFICIÊNCIA.
- 3) - SALÁRIOS PAGOS E PRODUÇÃO CORRESPONDENTE POR HOMEM HORA.
- 4) - MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.
- 5) - MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FERROVIÁRIO EM ATIVIDADE.
- 6) - MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOÁVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO.

I - B) - ALMOXARIFADO

- 1) - PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUÍTO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES.
- 2) - ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPENDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.
- 3) - CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

I - C) CONTABILIDADE

- 1) - UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.
- 2) - VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.
- 3) - DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVÊ-LAS.

- 4) - AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.
- 5) - DIFICULDADE NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

#### I - D) ESTATÍSTICA

- 1) - RELATO SÔBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.
- 2) - DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DIFICULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.
- 3) - PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.
- 4) - REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO DA FORMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

#### I - E) PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA

- 1) - EXISTÊNCIA DUM SERVIÇO DE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, SEU FUNCIONAMENTO E RESULTADOS OBTIDOS.
- 2) - NECESSIDADE IMEDIATA DA CRIAÇÃO DE TAL ÓRGÃO, ONDE AINDA NÃO ESTIVER INSTALADO.
- 3) - ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO COM PESSOAL SELECIONADO, COM TEMPO INTEGRAL E APOIO IRRESTRITO DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR ÀS MEDIDAS E PROCESSOS RE

## COMENDADOS.

- 4) - APOIO SINCERO E EFETIVO DE TODOS OS DEPARTAMENTOS NA OBRA COMUM, QUE BENEFICIARÁ A ESTRADA EM SEU CONJUNTO.
- 5) - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR ATRITOS E SABOTAGEM AO ÓRGÃO ESSENCIAL AOS ESTUDOS TEÓRICOS, E PRÁTICOS DO APERFEIÇOAMENTO DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

I - A) SITUAÇÃO DO PESSOAL

- 1) - O NÚMERO TOTAL DE PESSOAL EXISTENTE EM 31-12-47, CONFORME FIGURA NO RELATÓRIO, ATINGE 7 051 EMPREGADOS, E A TONELAGEM QUILOMETRO-BRUTA TRANSPORTADA ELEVA-SE A 915 031.351.

OBTEM-SE, ASSIM, A RELAÇÃO DE 7,7 HOMENS PARA 1 000.000 DE TONELADAS QUILOMETRO.

MAS ESSA RELAÇÃO AINDA MELHORA UM POUCO COM A EXCLUSÃO NECESSÁRIA DE 350 TRABALHADORES DE OBRAS, E A CONSIDERAÇÃO MAIS EXATA DO NÚMERO MÉDIO, MENSAL, DE EMPREGADOS.

CONFORME QUADRO ESTATÍSTICO ORGANIZADO, ESSE NÚMERO MÉDIO DE EMPREGADOS FOI DE 6 531 E A RELAÇÃO BAIXA ENTÃO PARA 7,13 HOMENS POR 1 000 000 DE TONELADAS QUILOMETRO.

- 2) - A CORRELAÇÃO ASSIM EXISTENTE EVIDENCIA UMA SITUAÇÃO RAZOÁVEL PARA A NOROESTE, POIS NÃO ESTÁ MUITO DISTANCIADA DA OBTIDA EM ESTRADAS DE ADMINISTRAÇÃO EFICIENTE.

SEGUNDO DADOS CONHECIDOS, OS PADRÕES NORMAIS ATINGIDOS SÃO OS SEGUINTE:

ESTADOS UNIDOS.....	1,15
ALEMANHA.....	5,50
ARGENTINA.....	6,00
FRANÇA.....	6,50

NO BRASIL, SÓ AS ESTRADAS DE ORGANIZAÇÃO MODELAR PODEM APRESENTAR PADRÕES PROXIMOS DE 5 OU 6 HOMBENS POR UM MILHÃO DE TONELADAS QUILOMETRO.

- 3) - OS SALÁRIOS PAGOS NA NOROESTE NÃO SÃO UNIFORMES EM VIRTUDE DA SUA ATUAL SITUAÇÃO DE AUTÁRQUIA. POSSUINDO QUADRO DE PESSOAL TITULADO (COM DIREITOS ASSEGURADOS DE FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS) E TABELAS DE EXTRANUMÉRARIOS, ESTABELECEU-SE A DESIGUALDADE POR OCASIÃO DO AUMENTO DE VENCIMENTOS CONCEDIDO PELA UNIÃO AOS SEUS SERVIDORES, QUE NÃO FOI EXTENSIVO AOS EXTRANUMÉRARIOS DAS AUTÁRQUIAS (DECRETO-LEI Nº 8 512, DE 31-12-45)

OS EMPREGADOS TITULADOS TÊM SEUS VENCIMENTOS DE ACÓRDO COM AS LETRAS PADRÕES DOS FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS, E OS EXTRANUMÉRARIOS RECEBEM DE ACÓRDO COM A ESCALA PADRÃO DE SALÁRIOS QUE FIGURA NO ANEXO Nº 1.

O QUADRO ESTATÍSTICO QUE CONSTITUI O ANEXO Nº 2 APURA O SALÁRIO MÉDIO PAGO NA NOROESTE, DA SEGUINTE FORMA:

SALÁRIO MÉDIO DOS TITULADOS...	Cr\$ 1 728,00
SALÁRIOS MÉDIO DOS ESTRANUMÉRARIOS.....	Cr\$ 934,80
SALÁRIO MÉDIO GERAL.....	Cr\$ 1 006,00

ISTO REPRESENTA, CONSIDERANDO O DIA NORMAL DE 8 HORAS DE TRABALHO, O SALÁRIO HORA, GERAL DE Cr\$ 4,20.

A PRODUÇÃO CORRESPONDENTE, ADOTANDO-SE A RELAÇÃO ACIMA CITADA DE 7,13 - É ACHADA IGUAL A 48 TONELADAS QUILOMETRO POR HOMEM HORA.

PODE-SE VERIFICAR QUE A NOROESTE NÃO POSSUI EXCESSO DE PESSOAL E VEM MANTENDO O SEU TOTAL SEMPRE ESTACIONADO HÁ VARIOS ANOS, COMO SE VÊ DO SEGUINTE QUADRO:

TABELA COMPLETA DE PESSOAL				
MODALIDADE	1946	1947	1948	ORÇAMENTO 1949
TITULADO....	701	645	639	600
CONTRATADO..	10	10	10	10
MENSALISTA..	2 678	2 674	2 671	2 665
DIARISTA....	4 604	4 620	4 659	4 704
S O M A S..	7 993	7 949	7 979	7 979

MAS O PESSOAL EFETIVAMENTE EM SERVIÇO É BEM ME  
NOR:

EM 1946..... 6 588 EMPREGADOS

EM 1947..... 6 734 EMPREGADOS

EM 1948..... 6 770 EMPREGADOS

ESSA SITUAÇÃO, RELATIVA A DADOS DO MÊS DE DE-  
ZEMBRO, EVIDENCIA UMA REDUÇÃO DE 15% CONSTANTE  
DAS TABELAS E OBEDECE AO IMPERATIVO DA MAIS RI-  
GOROSA ECONOMIA.

TÃO PATRIÓTICA ORIENTAÇÃO TEM SIDO SEGUIDA COM  
DECISÃO E FIRMEZA PELO ATUAL DIRETOR CEL. JOSÉ  
DE LIMA FIGUEIREDO, QUE BAIXOU ORDENS SEVERAS  
SÓ PERMITINDO O APROVEITAMENTO DE VAGAS INDIS-  
PENSÁVEIS PARA AUMENTAR A PRODUÇÃO, E FISCALI-  
ZA RIGOROSAMENTE A APLICAÇÃO DA MEDIDA.

SENDO BOA POR ESSE LADO A SITUAÇÃO DA NOROESTE  
QUANTO A PESSOAL HÁ, ENTRETANTO, A QUESTÃO DA  
DESIGUALDADE DE SALÁRIOS, CONSTITUINDO UMA CLA-  
MOROSA INJUSTIÇA QUE URGE SER REPARADA.

A ESTRADA NÃO PODE, COM OS SEUS PRÓPRIOS RE-  
CURSOS, ASSUMIR COMPROMISSOS DE MAIORES DESPE-  
SAS COM PESSOAL.

A SOLUÇÃO INDICADA PARA O MOMENTO VAI SER A SUBVENÇÃO DO GOVERNO DA UNIÃO, JÁ RECONHECIDA NECESSÁRIA, E QUE ESTÁ A CAMINHO DE SE TORNAR EFETIVA.

MEDIDA DE RIGOROSA EQUIDADE HÁ DE TRAZER, POR CERTO, NOVO ENTUSIASMO PELO SERVIÇO, QUE LOGO SE REFLITIRÁ NA MELHORIA DA PRODUÇÃO.

4) - ENTRE OS MÉTODOS ACONSELHÁVEIS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO, DESTACAMOS:

- A) - SELEÇÃO DOS SERVIDORES;
  - B) - REMUNERAÇÃO SUFICIENTE;
  - C) - CARREIRAS FUNCIONAIS COM ACESSO AMPLO, PELO CRITÉRIO ALTERNADO DE MERECIMENTO E ANTIGUIDADE;
  - D) - ASSISTÊNCIA SOCIAL;
  - E) - METODIZAÇÃO DOS TRABALHOS E MECANIZAÇÃO INTENSIVA;
  - F) - CHEFES DE SERVIÇO CAPAZES.
- A) - O ATUAL SISTEMA DE SELEÇÃO DE SERVIDORES - CONCURSOS E PROVAS DE HABILITAÇÃO - TEM PROVADO BEM NAS CARREIRAS TÉCNICAS E DE ESCRITÓRIO.

EM MUITAS OUTRAS CARREIRAS FUNCIONAIS, AS PROVAS DE HABILITAÇÃO NÃO TÊM PRODUZIDO RESULTADO SATISFATÓRIO.

OS ELEMENTOS MAIS BEM CLASSIFICADOS NESSAS PROVAS NÃO POSSUEM CONHECIMENTO DOS TRABALHOS A EXECUTAR.

A EXPLICAÇÃO É SIMPLES: EM MUITAS PROVAS, A PARTE PRÁTICA É RELEGADA PARA SEGUNDO PLANO, ATRIBUINDO-SE PONTOS MAIS ELEVADOS ÀS OUTRAS MATE-

RIAS DO PROGRAMA,

O CANDIDATO SAI-SE BEM NAS PROVAS DE PORTUGUÊS, ARITMÉTICA, GEOGRAFIA, ETC., MAS É DESCONHECEDOR DOS REGULAMENTOS DA EMPRESA, DA MANEIRA DE EXECUTAR OS SERVIÇOS, ETC.:

É, POIS, ELEMENTO QUE TERÁ QUE FAZER LONGO ESTÁGIO PARA ENTÃO COMEÇAR A PRODUIR.

ESSE INCONVENIENTE SERIA REMOVIDO COM A SIMPLES INVERSÃO DO VALOR DOS PONTOS. A PROVA PRÁTICA SERIA CONSIDERADA ESSENCIAL, ATRIBUINDO-SE-LHE PONTOS MAIS ELEVADOS DO QUE OS DAS DEMAIS PROVAS.

COM ESSA PROVIDÊNCIA, INSCREVER-SE-IAM NAS PROVAS SERVIDORES EFICIENTÍSSIMOS NOS SERVIÇOS MAS QUE NÃO POSSUEM, EM GRÁU ACIMA DO SUFICIENTE, CONHECIMENTOS DE PORTUGUÊS, ARITMÉTICA, ETC..

PRESENTEMENTE, ÊSSES SERVIDORES, PRÁTICOS DOS SERVIÇOS, NÃO SE INSCREVEM NAS PROVAS, POIS SABEM, COM PEZAR, QUE OS MAIS LETRADOS, MUITAS VEZES EXTRANHOS À ESTRADA, EMBORA DESCONHECIDO RES DOS TRABALHOS A EXECUTAR, É QUE SERÃO CLASSIFICADOS. CONSTITUI ISSO DESESTÍMULO PARA ÊSSE PESSOAL E PREJUÍZO PARA OS SERVIÇOS.

PARA AS SÉRIES FUNCIONAIS EM QUE A PRÁTICA É INDISPENSÁVEL, TAIS COMO CONDUTOR DE TREM, MAQUINISTA, AGENTE, ETC., A SELEÇÃO DEVE FAZER-SE MAIS PELOS CONHECIMENTOS DO SERVIÇO DO QUE PELA MAIOR CULTURA DO CANDIDATO.

À PARTE PRÁTICA DAS PROVAS PARA ESSAS FUNÇÕES DEVE CABER TRÊS PESOS E A PARTE TEORICA APENAS 1 PÊSO.

B) - É INDISPENSÁVEL QUE O SERVIDOR TENHA SA-

LÁRIO SUFICIENTE PARA ATENDER ÀS SUAS NECESSIDADES. DO CONTRÁRIO, SERÁ UM ELEMENTO SUB-NUTRIDO, DE POUCA RESISTÊNCIA CONTRA MOLESTIAS E COM O ESPÍRITO SEMPRE TURBADO PELA VISÃO DA ESPOSA E FILHOS PASSANDO PRIVAÇÕES.

O TRABALHADOR BEM NUTRIDO, COM MORADIA SIMPLES MAS ASSEADA, COM ORDENADO QUE LHE PERMITA MANTER SUA FAMÍLIA, É ELEMENTO QUE PRODUZIRÁ BASTANTE NO TRABALHO, POIS CONSERVARÁ BOA SAÚDE E BOA DISPOSIÇÃO DE ESPÍRITO.

O SALÁRIO INSUFICIENTE OBRIGA O TRABALHADOR A PROCURAR OUTROS SERVIÇOS FORA DA REPARTIÇÃO, GASTANDO NELES AS HORAS QUE DEVIA DEDICAR AO REPOUSO, AO CONVÍVIO DA FAMÍLIA, E ESGOTANDO, SUAS ENERGIAS, O QUE, FATALMENTE, DIMINUI A SUA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO NO EMPREGO EFETIVO.

A EDUCAÇÃO DOS FILHOS, POR FALTA DE RECURSOS, SERÁ, TAMBÉM, SACRIFICADA.

DEVE, POIS, O TRABALHADOR TER ORDENADO SUFICIENTE E MORADIA SAUDAVEL, O QUE PERMITIRÁ A SUA MAIOR PRODUTIVIDADE NO TRABALHO E A MELHOR EDUCAÇÃO DE SEUS FILHOS, QUE SERÃO OS FUTUROS CIDADÃES DA NOSSA PÁTRIA, AOS QUAIS É FORÇOSO QUE SE ASSEGURE BOM PADRÃO FÍSICO, PROFISSIONAL OU INTELECTUAL.

c) - A INSTABILIDADE DO PESSOAL ACENTUA-SE CADA VEZ MAIS.

NO NOSSO PAÍS ONDE TUDO SE ACHA EM FASE DE DESENVOLVIMENTO, AS INDÚSTRIAS QUE SE INSTALAM E SE AMPLIAM, AS OFICINAS, OS GRANDES ESCRITÓRIOS COMERCIAIS, OS ESTABELECIMENTOS BANCÁRIOS, ETC., OFERECEM SEMPRE MELHOR SITUAÇÃO PARA OS SERVIDORES DE EMPRESAS QUE REMUNERAM INSUFICIENTEMENTE O SEU PESSOAL.

DAÍ O EXÔDO QUE SE VERIFICA DO PESSOAL TÉCNICO, DE ESCRITÓRIO, DE OFICINAS, ETC., DESSAS PARA OUTRAS EMPRESAS, QUE OFERECEM MAIOR PAGA.

A CONSTANTE MUTAÇÃO DE PESSOAL TRÁZ GRANDES PREJUÍZOS AOS SERVIÇOS. SEM O TREINO PRECISO, OS NOVOS ELEMENTOS NÃO PODEM EXECUTAR, DESDE LOGO, OS SERVIÇOS COM A EFICIÊNCIA PRECISA E, QUANDO APRENDEM A TRABALHAR DEIXAM A ESTRADA PARA INGRESSAREM EM OUTRAS EMPRESAS COM SALÁRIOS MAIS ELEVADOS.

A ESTABILIDADE DO PESSOAL SÓ SERÁ CONSEGUIDA QUANDO SE OFERECER AO MESMO, ALÉM DO SALÁRIO SUFICIENTE, UMA CARREIRA PROFISSIONAL AMPLA, COM VÁRIOS ACESSOS POR PROMOÇÃO, POR ANTIGUIDADE E MERECIMENTO.

SEM ISSO, NÃO TERÁ O SERVIDOR A PREOCUPAÇÃO DE RADICAR-SE NA EMPRESA, POR NÃO OFERECER ESTA POSSIBILIDADE DE SITUAÇÃO FUTURA MELHOR.

NÃO HAVERÁ, ALÉM DISSO, POR PARTE DO SERVIDOR, O ESFORÇO E A DEDICAÇÃO QUE PODERIAM SER ESPERADOS SE A EMPRESA LHE OFERECESSE, COMO PREMIO, SITUAÇÕES MELHORES, POR PROMOÇÃO.

É PRECISO QUE TODOS OS SERVIDORES DA EMPRESA TENHAM A SUA "CARREIRA PROFISSIONAL", COM SUCESSIVAS ESCALAS DE ACESSO, MEDIANTE PROMOÇÃO POR MERECIMENTO E ANTIGUIDADE, ALTERNADAMENTE.

A CARREIRA DE AGENTE, POR EXEMPLO, TERIA ESTA ESTRUTURA:

AGENTE ESPECIALIZADO DE 1ª CLASSE  
 AGENTE ESPECIALIZADO DE 2ª CLASSE  
 AGENTE ESPECIALIZADO DE 3ª CLASSE  
 AGENTE DE E. DE FERRO DE 1ª CLASSE  
 AGENTE DE E. DE FERRO DE 2ª CLASSE  
 AGENTE DE E. DE FERRO DE 3ª CLASSE  
 AGENTE-AUXILIAR DE 1ª CLASSE  
 AGENTE-AUXILIAR DE 2ª CLASSE

O INGRESSO DAR-SE-IA, MEDIANTE PROVA, COM PARTE PRÁTICA, NA FUNÇÃO DE AGENTE-AUXILIAR DE 2ª CLASSE.

O ACESSO PARA AS FUNÇÕES MAIS ELEVADAS, FAR-SE-IA PELO CRITÉRIO DE PROMOÇÃO POR ANTIGUIDADE E MERECEIMENTO.

AS DEMAIS CARREIRAS TERIAM ESTRUTURA E SISTEMA DE PROVIMENTO SEMELHANTE.

FIGURIAM ABOLIDAS, ASSIM, AS PROVAS QUE SE FAZEM PRESENTEMENTE, PARA A PASSAGEM DE UMA PARA OUTRA FUNÇÃO CORRELATA.

- D) - DEVERÁ O SERVIDOR, CONTAR COM AMPLA ASSISTÊNCIA SOCIAL, ISTO É, COM COOPERATIVA QUE FORNEÇA GÊNEROS BONS E BARATOS, COM GABINETES DENTÁRIOS, SERVIÇOS MÉDICOS, HOSPITALARES E FARMACÊUTICOS E COM INSTITUIÇÕES QUE CONSTRUAM CASAS POPULARES.

OS INSTITUTOS DE APOSENTADORIA NÃO OFERECEM AS SISTÊNCIA MÉDICA COMPLETA.

MUITOS INTERESSADOS TÊM SIDO OBRIGADOS A PROCURAR NOS GRANDES CENTROS, POR CONTA PRÓPRIA, ASSISTÊNCIA CIRÚRGICA E ESPECIALIZADA QUE O APARELHAMENTO EXISTENTE NO INTERIOR NÃO PERMITE REALIZAR.

É INDISPENSÁVEL QUE AS DIVERSAS CAIXAS EXISTENTES SE CONGREGUEM E FUNDEM NAS GRANDES CAPITALIS HOSPITAIS COM OS RECURSOS PRECISOS PARA A REALIZAÇÃO DE QUALQUER OPERAÇÃO CIRÚRGICA OU TRATAMENTO ESPECIALIZADO, SEM DESPESAS PARA OS SEUS ASSOCIADOS.

ASSIM AMPARADO, O SERVIDOR TERÁ INTERESSE EM PERMANECER NA EMPRESA, O QUE REFLITIRÁ NA SUA MAIOR PRODUÇÃO.

- E) - A SIMPLIFICAÇÃO DOS TRABALHOS, COM APLICAÇÃO DE MÉTODOS MODERNOS, ELIMINAÇÕES DE MOVIMENTOS INUTEIS, ETC., DEVE SER ENCARADA COMO UMA NECESSIDADE INADIÁVEL.

OUTRO FATOR PREPONDERANTE PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO É A MECANIZAÇÃO INTENSIVA DOS SERVIÇOS, PRINCIPALMENTE NO TRÁFEGO, PARA A FAINA DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS E PÁTIOS, PRESENTEMENTE O DESAPARELHAMENTO É NOTÓRIO OU, QUANDO EXISTE, INADEQUADO.

- F) - CHEFES BEM TREINADOS, NÃO SÓ NO CONHECIMENTO DO SERVIÇO, COMO TAMBÉM NA ARTE DE CONDUZIR OS AUXILIARES, MUITO CONTRIBUÍRÃO PARA QUE A PRODUÇÃO SE TORNE EXCELENTE. É INDISPENSÁVEL QUE SE PROMOVA COM FREQUÊNCIA O ESTÁGIO DE ELEMENTOS ESCOLHIDOS E CAPAZES NAS OFICINAS DAS GRANDES EMPRESAS, NAS ORGANIZAÇÕES ESPECIALIZADAS OU MESMO NAS FÁBRICAS ESTRANGEIRAS, PARA QUE SEJA ACOMPANHADA DE PERTO A EVOLUÇÃO DA TÉCNICA. TEREMOS ASSIM MAIS RÁPIDAS ESPECIALIZAÇÃO, PROFÍSSIONAL, TÃO NECESSÁRIA.
- 5) - DAS MEDIDAS INDISPENSÁVEIS PARA FAVORECER O MELHOR PADRÃO DE VIDA DO FUNCIONÁRIO EM ATIVIDADE, PARECEM-NOS SEREM ESTAS AS PRINCIPAIS:

- A) - ELEVAÇÃO DOS SALÁRIOS;  
 B) - CASA PRÓPRIA;  
 C) - COOPERATIVISMO;  
 D) - ASSISTÊNCIA SOCIAL;  
 E) - PROMOÇÃO PERIÓDICAS;  
 F) - SALÁRIO-FAMÍLIA, EXTENSIVO A TUTELADOS.

- A) - NO ITEM "B" DO Nº 4, JÁ TRATAMOS DA ELEVAÇÃO DE SALÁRIOS, EXPONDO ALÍ A NECESSIDADE DESSA PROVIDÊNCIA.

- b) - AOS SERVIDORES DA ESTRADA JÁ É FACULTADA A AQUISIÇÃO DE PRÉDIO DESTINADO A SUA MORADIA, MEDIANTE FINANCIAMENTO PELA CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES, NA FORMA DOS DECRETOS Nº 1 749, DE 28/6/1937 E 25 175-A, DE 3/7/1948.

A ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA ADQUIRIU EM CURUÇÁ, SUBÚRBIO DE BAURU, ÁREA DE TERRA NECESSÁRIA À CONSTRUÇÃO DE "VILA EURICO DUTRA", COM CASAS PARA OS OPERÁRIOS DA FERROVIA.

- c) - EXISTE, EM PLENO FUNCIONAMENTO, A COOPERATIVA DE CONSUMO DOS FERROVIÁRIOS DA NOROESTE DO BRASIL, COM ARMAZENS EM BAURU, ARAÇATUBA, TRÊS LAGOAS, CAMPO GRANDE E AQUIDAUANA.

CONTAVA A COOPERATIVA, EM 1947, COM 7 631 ASSOCIADOS, TENDO SIDO DE R\$ 25 452.374,90 O VOLUME TOTAL DAS VENDAS NESSE ANO.

- d) - OS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL AO PESSOAL DA ESTRADA VÊM TENDO O MAIOR DESENVOLVIMENTO POSSÍVEL. MANTÉM A ESTRADA DOIS HOSPITAIS, UM EM ARAÇATUBA E OUTRO EM AQUIDAUANA, PARA ASSISTÊNCIA AOS SERVIDORES ACIDENTADOS, ACOMETIDOS, DE MALÁRIA E DE OUTRAS MOLESTIAS. EM BAURU, POSSUI A ESTRADA O SANATÓRIO "SALES GOMES", DESTINADO AO TRATAMENTO DA TUBERCULOSE.

ÊSSES ESTABELECIMENTOS HOSPITALARES POSSUEM MODERNO APARELHAMENTO E MANTÉM AMBULATÓRIOS NOS QUAIS OS SERVIDORES DA FERROVIA ENCONTRAM EFICIENTE ASSISTÊNCIA MÉDICA.

FUNCIONAM POSTOS MÉDICOS EM BAURU, LINS, TRÊS LAGOAS E CAMPO GRANDE.

CINCO GABINETES DENTÁRIOS, MANTIDOS PELA ESTRADA, SENDO 3 EM BAURU, 1 EM CAMPO GRANDE E 1 EM AQUIDAUANA, ATENDEM A NÚMEROSOS SERVIDORES E A PESSOAS DE SUAS FAMÍLIAS. EM BAURU FUNCIONA,

UMA COMPLETA OFICINA DE PRÓTESE. EM COLABORAÇÃO COM O SERVIÇO DA MALÁRIA, VEM A ESTRADA DESENVOLVENDO, COM AUSPICIOSOS RESULTADOS, INTENSIVO COMBATE À MALÁRIA E A OUTRAS MOLESTIAS ENDEMICAS EM DETERMINADAS REGIÕES ATRAVESADAS PELAS LINHAS DA FERROVIA.

POSTOS DE ALIMENTAÇÃO INSTALADOS AO LONGO DA LINHA, OFE'RECEM, GRATUITAMENTE, AO PESSOAL DE TRENS, REFEIÇÕES QUENTES E SÁDIAS.

COM OS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL DISPENDEU A ESTRADA, EM 1947, \$ 3 433.227,80.

- E) - A NECESSIDADE DE PROMOÇÕES PERIODICAS ESTÁ EXPLANADA NO ITEM "C" DO NÚMERO 4.
- F) - O SALÁRIO-FAMÍLIA É PAGO AOS SERVIDORES DA ESTRADA, A RAZÃO DE \$ 50,00 POR DEPENDENTE E POR MÊS, NA FORMA DO DECRETO-LEI Nº 5 976, DE 10/11/1943.

A CONCESSÃO DESSE BENEFÍCIO TEM SIDO FATOR PREPONDERANTE PARA A FIXAÇÃO DO TRABALHADOR NOS SERVIÇOS DA ESTRADA.

- 6) - JULGAMOS MEDIDAS NECESSÁRIAS À OBTENÇÃO, EM TEMPO RAZOAVEL, DA APOSENTADORIA DO FERROVIÁRIO E SUA JUSTA RETRIBUIÇÃO:
- A) - APOSENTADORIA AOS 30 ANOS DE SERVIÇO, COM QUALQUER IDADE;
- B) - VENCIMENTOS INTEGRAIS AOS 30 ANOS DE TRABALHO E PROPORCIONAIS AOS ANOS DE SERVIÇO, QUANDO EM NÚMERO INFERIOR A 30;
- C) - APOSENTADORIA COM VENCIMENTOS INTEGRAIS AOS 25 ANOS AOS SERVIDORES QUE EXECUTAM SERVIÇOS PENOSOS (MAQUINISTAS, FOGUISTAS, ETC);
- D) - MELHOR PENSÃO PARA A FAMÍLIA DO APOSENTADO FALECIDO.

- A) - A APOSENTADORIA ORDINÁRIA DEVERÁ SER CONCEDIDA APÓS HAVER O SERVIDOR COMPLETADO 30 ANOS DE SERVIÇO, COM QUALQUER IDADE, E COM VENCIMENTOS OU SALÁRIOS INTEGRAIS.

SE COMEÇAR A TRABALHAR MAIS CEDO, TERÁ O SERVIDOR SUA APOSENTADORIA TAMBÉM MAIS CEDO. A CONDIÇÃO PARA A CONCESSÃO DO BENEFÍCIO DEVERÁ SER APENAS UMA - 30 ANOS DE TRABALHO.

- B) - OS PROVENTOS DA APOSENTADORIA DEVERÃO SER INTEGRAIS AOS 30 ANOS DE SERVIÇO E PROPORCIONAIS QUANDO O TEMPO DE TRABALHO FOR INFERIOR A 30 ANOS.

- C) - PARA OS SERVIDORES QUE DESEMPENHAM SERVIÇOS PENOSOS (MAQUINISTAS, FOGUISTAS, PESSOAL DE FERRARIA, FUNDIÇÃO, ETC), A APOSENTADORIA ORDINÁRIA DEVERÁ SER APÓS 25 ANOS DE SERVIÇO, COM QUALQUER IDADE E COM VENCIMENTOS OU SALÁRIO INTEGRAIS.

AS DEMAIS APOSENTADORIAS (INVALIDEZ E COMPULSÓRIA) TAMBÉM DEVERÃO SER CONCEDIDAS COM VENCIMENTOS INTEGRAIS AOS 30 ANOS DE SERVIÇO E PROPORCIONAIS AO NÚMERO DE ANOS DE TRABALHO, QUANDO INFERIOR A 30.

PRESENTEMENTE, AS CAIXAS SÓ CONCEDEM APOSENTADORIA ORDINÁRIA QUANDO O ASSOCIADO TIVER 60 ANOS DE IDADE E 20 OU 30 ANOS DE SERVIÇO, COM PROVENTOS NÃO EXCEDENTES DE R\$ 1.700,00

ASSIM, O SERVIDOR QUE ESTIVER GANHANDO, POR EXEMPLO, R\$ 4.500,00 NA ATIVIDADE, AO APOSENTAR-SE (ORDINARIAMENTE, POR INVALIDEZ OU COMPULSORIAMENTE), PASSARÁ A RECEBER A MENOS R\$ 1.700,00 SE TIVER 30 ANOS DE SERVIÇO.

ISSO COMO É NATURAL, CAUSARÁ IMEDIATO DE-

SEQUILIBRIO NA SITUAÇÃO FINANCEIRA DO INATIVO, POIS QUE AS SUAS NECESSIDADES, COMO APOSENTADO, SERÃO AS MESMAS DA ATIVIDADE.

- D) - A PENSÃO PARA A FAMÍLIA, NO CASO DO FALECIMENTO DO APOSENTADO, CORRESPONDERÁ À METADE DOS PROVENTOS DESSA REDUZIDA APOSENTADORIA.

COM ESSA PENSÃO, NÃO SERÁ POSSÍVEL A UMA FAMÍLIA MANTER-SE.

A PENSÃO DEVERÁ SER IGUAL AOS PROVENTOS DA APOSENTADORIA DIVIDIDOS PELO NÚMERO DE DEPENDENTES E EXCLUÍDA UMA PARTE. EXEMPLIFICANDO:

- O APOSENTADO DEIXA SOMENTE CONJUGE. OS PROVENTOS DA APOSENTADORIA SERÃO DIVIDIDOS POR DOIS, CABENDO À ESPOSA UMA PARTE, ISTO É, 50% DESSES PROVENTOS;

- O APOSENTADO DEIXA ESPOSA E 5 FILHOS. OS PROVENTOS DA APOSENTADORIA SERÃO DIVIDIDOS POR 7, CONSTITUINDO A PENSÃO 6 PARTES IGUAIS, QUE SÃO DISTRIBUÍDAS A CADA MEMBRO DA FAMÍLIA E QUE IRÃO SENDO CANCELADAS QUANDO OCORREREM AS CIRCUNSTÂNCIAS PREVISTAS EM LEI.

DESTA DORMA, NÃO HAVERÁ DIFICULDADES FINANCEIRAS PARA O APOSENTADO E SEUS HERDEIROS.

#### I - B) - ALMOXARIFADO

- 1) - EXISTE, NA ESTRADA, O "SERVIÇO DO MATERIAL", INSTALADO EM MARÇO DE 1942, COM SÉDE EM BAURU. ESSE DEPARTAMENTO VEM, DESDE ENTÃO, APERFEIÇOANDO OS MÉTODOS DE AQUISIÇÃO, ARMAZENAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DOS MATERIAIS.

O SERVIÇO DO MATERIAL TEM ESTA ESTRUTURA: - CHEFIA, SEÇÃO COMERCIAL E ALMOXARIFADO.

NA ESTRADA, POUCO SÃO OS MATERIAIS QUE JÁ SE ACHAM PADRONIZADOS. A PADRONIZAÇÃO, NO MOMENTO, SE ESTENDE APENAS A ALGUNS IMPRESSOS E FICHAS.

ESTUDA, PORÉM, A ESTRADA, POR INTERMÉDIO DO SERVIÇO DO MATERIAL, OS MEIOS PARA DAR, GRADATIVAMENTE, A MAIOR PADRONIZAÇÃO POSSÍVEL A TODOS OS MATERIAIS EM USO NOS SEUS DIVERSOS SETORES DE TRABALHO.

- 2) - O ALMOXARIFADO GERAL ESTÁ LOCALIZADO EM BAURU, SÉDE DA ESTRADA.

COMPÕE-SE O ALMOXARIFADO GERAL DE ESCRITÓRIO, FISCALIZAÇÃO E ARMAZEM.

AO ESCRITÓRIO COMPETE O EXPEDIENTE NORMAL, O REGISTRO E PROCESSAMENTO DE CONTAS, A ESCRITURAÇÃO CONTABIL DO ALMOXARIFADO E O CONTROLE DOS PEDIDOS DE MATERIAIS FEITOS PELOS VÁRIOS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.

À FISCALIZAÇÃO COMPETE ACOMPANHAR OS SERVIÇOS DE PRODUÇÃO DE LENHA E DORMENTES DOS FORNECEDORES DA ESTRADA E EFETUAR O RECEBIMENTO DOS MATERIAIS DA ZONA, ADQUIRIDOS PARA CONSUMO DA FERROVIA, TAIS COMO LENHA, DORMENTES, TORÇAS, TIJOLOS, POSTES, AREIAS, ETC., E TAMBÉM ACOMPANHAR A CIRCULAÇÃO DOS TRENS DE LENHA QUE ABASTECEM 19 DEPÓSITOS, 3 SUB-DEPÓSITOS E DIVERSOS LOCOMOVEIS EMPREGADOS NO ABASTECIMENTO DE ÁGUA ÀS LOCOMOTIVAS E OFICINAS.

O ARMAZEM TEM A INCUMBÊNCIA DE RECEBER, CONFERIR, CATALOGAR, ARMAZENAR E FORNECER ÀS DIVISÕES A VISTA DE REQUISIÇÕES DESTAS, OS

MATERIAIS ADQUIRIDOS PARA CONSUMO DA ESTRADA.

A SUA ORGANIZAÇÃO INTERA ASSEMELHA-SE, EM TUDO, ÀS MAIS PERFEITAS ORGANIZAÇÕES COMERCIAIS.

O FORNECIMENTO DE MATERIAIS ÀS DIVISÕES É FEITO DE ACÔRDO COM AS NECESSIDADES DOS SERVIÇOS E EM QUANTIDADES NUNCA SUPERIORES AO CONSUMO NORMAL DE TRÊS MESES.

OS MATERIAIS PRODUZIDOS NA ZONA, NECESSÁRIOS À ESTRADA, TAIS COMO LENHA, DORMENTES, MADEIRAS, TIJOLOS, ETC., SÃO RECEBIDOS POR FISCAIS DO ALMOXARIFADO, GERAL E ENTREGUES ATO CONTINUO ÀS DIVISÕES E DEPARTAMENTOS A QUE SE DESTINAM, DADA A INEXISTÊNCIA DE SUB-ARMAZENS DO ALMOXARIFADO GERAL AO LONGO DA LINHA, PARA GUARDA DESSAS MATERIAIS.

A LENHA É ENTREGUE PELOS FORNECEDORES DIRETAMENTE NOS DEPOSITOS EXISTENTES AO LONGO DA LINHA.

NO ARMAZEM GERAL DO ALMOXARIFADO, EM BAURU, OS MATERIAIS SÃO AGRUPADOS POR SEÇÕES, DE ACÔRDO COM A SUA ESPÉCIE E DISTRIBUÍDOS EM PRATELEIRAS. OS MATERIAIS DE PÁTIO SÃO RECOLHIDOS EM GALPÕES OU ESTALEIROS.

AS SEÇÕES SÃO CLASSIFICADAS POR LETRAS E AS PRATELEIRAS SÃO TÔDAS NUMERADAS, A FIM DE FACILITAR A LOCALIZAÇÃO DOS MATERIAIS.

TODOS OS MATERIAIS EXISTENTES EM ESTOQUE ENCONTRAM-SE RIGOROSAMENTE ESCRITURADOS NO "FICHÁRIO DE CONTRÔLE", POR ORDEM ALFABÉTICA. ESTE FICHÁRIO, COM CERCA DE 4 000 FICHAS EM MOVIMENTO, ALÉM DE MENCIONAR ARITMÉTICAMENTE O ESTOQUE EXISTENTE, INDI

CA, TAMBÉM, COM PRECISÃO, O PREÇO E O LOCAL ONDE O MATERIAL SE ENCONTRA ARMAZENADO. NESSE FICHARIO SÃO REGISTRADOS, DIARIAMENTE, AS MUTAÇÕES DO ESTOQUE DE MATERIAIS.

AS REPARTIÇÕES DA I DIVISÃO DA ESTRADA REQUISITAM MATERIAIS DIRETAMENTE DO ALMOXARIFADO GERAL, POR NÃO POSSUIREM SUB-DEPÓSITOS PRÓPRIOS.

A II DIVISÃO POSSUI, EM BAURU, UM DEPÓSITO DE MATERIAIS, SUBORDINADO À SECÇÃO DE MATERIAIS E CONTABILIDADE DO TRÁFEGO. ESTA SECÇÃO REQUISITA DO ALMOXARIFADO GERAL TODOS OS MATERIAIS NECESSÁRIOS AO CONSUMO DA DIVISÃO, DISTRIBUINDO-OS DA SEGUINTE FORMA:

- A) - BIMESTRALMENTE, ÀS INSPETORIAS DO 1º, 2º E 3º DISTRITOS;
- B) - TRIMESTRALMENTE, A TÓDAS AS ESTAÇÕES.

A III DIVISÃO MANTÉM SUB-DEPÓSITOS DE MATERIAIS NA SEDE DE CADA RESIDÊNCIA.

A IV DIVISÃO TAMBÉM POSSUI SUB-DEPÓSITOS DE MATERIAIS NAS OFICINAS DE BAURU, TRÊS LAGOAS E AQUIDAUANA E NAS INSPETORIAS DE TRAÇÃO.

- 3) - O REGISTRO DE ENTRADAS E SAÍDAS DE MATERIAIS E O CONTRÔLE DO ESTOQUE DE MATERIAIS EXISTENTES NO ALMOXARIFADO GERAL SÃO FEITOS PELO SISTEMA "HOLLERITH", PELO DEPARTAMENTO DE MECANIZAÇÃO, AO QUAL O ESCRITÓRIO DO ALMOXARIFADO GERAL REMETE OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS.

ÀS DIVISÕES, O DEPARTAMENTO DE MECANIZAÇÃO ENVIA, MENSALMENTE, RELAÇÕES DOS MA-

TERIAIS FORNECIDOS PELO ALMOXARIFADO GERAL.

MENSALMENTE, É ORGANIZADA PELO DEPARTAMENTO DE MECANIZAÇÃO, UMA RELAÇÃO GERAL DAS OSCILAÇÕES DO ESTOQUE DO ALMOXARIFADO, COM OS ELEMENTOS ESSENCIAIS AO CONTRÔLE DOS FORNECIMENTOS FEITOS E DOS MATERIAIS RECEBIDOS, RELAÇÃO ESSA QUE É CUIDADOSAMENTE, CONFRONTADA COM A ESCRITURAÇÃO FEITA PELO FICHARIO DE CONTRÔLE. DE SEIS EM SEIS MESES, PARA EFEITO DE BALANÇO E CONFÉRENCIA, O DEPARTAMENTO DE MECANIZAÇÃO REMETE AO ALMOXARIFADO GERAL A RELAÇÃO DE TODOS OS MATERIAIS EM ESTOQUE.

ALÉM DISSO, O ALMOXARIFADO MANTÉM, PERMANENTEMENTE, UM SERVIÇO DE BALANÇO CONTINUO E ROTATIVO DE MATÉRIAS EM ESTOQUE, EM CONFRONTO COM O FICHARIO DE CONTROLE DO ARMAZÉM.

O ESTOQUE DOS MATERIAIS EXISTENTES NAS RESIDÊNCIAS, OFICINAS E INSPECTORIAS DE TRACÇÃO, É CONTROLADO POR FICHARIO GERAL EXISTENTE NOS ESCRITÓRIOS CENTRAIS DA III E IV DIVISÕES.

O SISTEMA ORA EM USO VEM APRESENTANDO BONS RESULTADOS.

I - C) - CONTABILIDADE

- 1) - A NOROESTE NÃO TEM POUAPADO ESFORÇOS PARA SE BENEFICIAR COM AS INDISCUTÍVEIS VANTAGENS QUE A UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE APRESENTA.

CRIANDO EM MEIADOS DO ANO PASSADO O NOVO SERVIÇO DO PATRIMÔNIO, DE NECESSIDADE INADIÁVEL, FOI ÊSTE DESDE LOGO MOLDADO NA "PADRONIZAÇÃO DE CONTAS". SUA ORGANIZAÇÃO FOI FEITA DE MODO A MOSTRAR COM CLAREZA E EXATIDÃO, AS CONTAS DO CAPITAL EMPREGADO NAS

LINHAS E NO APARELHAMENTO DA ESTRADA, CLASSIFICANDO AS TRÊS CONTAS GERAIS - VIA PERMANENTE, MATERIAL RODANTE E DESPESAS GERAIS -, DE INTEIRO ACÓRDO COM AS NORMAS ESTABELECIDAS PARA A SUA MOVIMENTAÇÃO.

DOTADO DE QUATRO SECÇÕES - EXPEDIENTE-CADASTRO, PATRIMÔNIO E LEGAL - REALIZA O SERVIÇO DO PATRIMÔNIO O ARROLAMENTO E INVENTÁRIO DE TODOS OS BENS, CLASSIFICANDO-OS EM GRUPOS, CLASSES, ESPECIAIS E SUB-ESPECIAIS E DESENHANDO EM FICHAS - CROQUIS OS IMÓVEIS, TERRENOS E TUDO QUE FÔR SUCEPTIVEL DE DESENHO E SE RELACIONE COM O CADASTRO, OBEDECENDO RIGOROSAMENTE AS NORMAS DE DIVISÕES LOCATIVA E ESPECIFICA ORGANIZADAS.

O EMPREGO DE FICHAS DE ARROLAMENTO, DE FICHAS RESUMO, DE ÍNDICE DO NÚMERO DE ORDEM DE ARROLAMENTO DE CADA DIVISÃO ADMINISTRATIVA, E DE ÍNDICE DE FICHAS DE ARROLAMENTO - EM CONJUGAÇÃO COM AS RELAÇÕES DOS ARROLAMENTOS, DAS BAIXAS E DAS AQUISIÇÕES, PERMITE ORGANIZAR, ANUALMENTE, O BALANCE PATRIMONIAL COM A INDICAÇÃO DAS CONTAS GERAIS E PRIMÁRIAS, APRESENTANDO UMA SUFICIENTE INDIVIDUAÇÃO. E TEM-SE, DESSE MODO, COM CLAREZA A SITUAÇÃO DA ESTRADA.

COM A NECESSÁRIA UNIFORMIDADE NAS CONTAS E COM UMA ESCRITURAÇÃO FEITA DE MODO A TER SEMPRE SEPARADAS ENTRE SI AS DESPESAS PARA CADA ACRÉSCIMO, MELHORAMENTO OU Prolongamento EXECUTADO, O SERVIÇO DO PATRIMÔNIO VISA ESPECIALMENTE DEMONSTRAR O EMPREGO DO CAPITAL EM BENS DESTINADOS AO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

SOMENTE AS CONTAS DE DEPRECIÇÕES NÃO SÃO LEVADAS NA ESCRITURAÇÃO PORQUE ELAS DEPENDEM DA APROVAÇÃO PELA AUTORIDADE COMPETENTE.

- QUANTO À CONTABILIDADE DA ESTRADA PRO-

PRIMENTE, TEM ELA AGORA ENQUADRADA NA PADRONIZAÇÃO TODA A ESCRITURAÇÃO DAS CONTAS QUE ESTÃO SENDO MOVIMENTADAS.

A UNIFORMIZAÇÃO DA ESCRITA DE UM MODO GERAL, SENDO UMA NECESSIDADE SOB TODOS OS ASPECTOS, O É TAMBÉM COM ESPECIALIDADE NA PARTE REFERENTE ÀS FERROVIAS.

A SUA PADRONIZAÇÃO VEIO TRAZER A VANTAGEM DA SIMPLIFICAÇÃO DE SEUS DETALHES, CONTRIBUINDO PARA MAIOR FACILIDADE DE CENTRALIZAÇÃO.

NO INÍCIO, COMO ERA NATURAL, A EXECUÇÃO APRESENTOU ALGUNS EMBARAÇOS MAS ESTES FORAM LOGO REMOVIDOS PELA COMISSÃO DA REVISÃO REUNIDA NO RIO DE JANEIRO, EM 1946.

- 2) - A NOROESTE DO BRASIL TEM PROCURADO APLICAR EXATAMENTE A PADRONIZAÇÃO NO TOCANTE À CENTRALIZAÇÃO.

LUTOU A PRINCÍPIO COM A FALTA DE FUNCIONÁRIOS ESPECIALIZADOS PARA SEREM DISTRIBUÍDOS NOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS E SERVIÇOS, MAS A DIFICULDADE VAI SENDO VENCIDA.

- 3) - AS DIFICULDADES ENCONTRADAS, POSSIVELMENTE PELA IMPROPRIEDADE DE EXPRESSÕES E DETALHES, FORAM ANOTADAS E APRESENTADAS EM REUNIÃO DA COMISSÃO DE REVISÃO DA PADRONIZAÇÃO REUNIDA NO RIO DE JANEIRO. NÃO CONHECEMOS AINDA AS DECISÕES FINAIS, QUE DEVERIAM SER VOTADAS EM REUNIÃO PLENÁRIA DOS REPRESENTANTES DAS ESTRADAS FILIADAS À COMISSÃO GERAL DE TRANSPORTES.

- 4) - DESCONHECEMOS A AÇÃO DA COMISSÃO, POSTERIOR AO INÍCIO DA REVISÃO DE CONTAS, PELA FALTA DE CONTACTO DIRETO E PERMANENTE COM A MESMA, A PARTIR DE 1946.

- 5) - SEMPRE LUTARAM AS ESTRADAS DE FERRO COM DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO E RECEBIMENTO DAS CONTAS DOS GOVERNOS, QUER FEDERAL, QUER ESTADUAIS.

ESSAS DIFICULDADES SE ORIGINAM PRINCIPALMENTE:

- A) - PELA DEFICIÊNCIA ABSOLUTA DE DETALHES INDISPENSÁVEIS NAS REQUISIÇÕES DE TRANSPORTES, FALTANDO ATÉ, MUITAS VEZES, O NOME E SEDE DA REPARTIÇÃO REQUISITANTE.
- B) - PELAS REQUISIÇÕES DE SERVIÇOS SEM O CUIDADO PRÉVIO DA VERIFICAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE VERBAS, ACARRETANDO PREJUÍZO CERTO A REPARTIÇÃO QUE AS ATENDE.

O PAGAMENTO DAS CONTAS POR EXERCÍCIOS FINIDOS, PELO MOTIVO EXPOSTO, É PROCESSO QUE DEVE SER ABOLIDO, CONVINDO, SE PRECISO, CONCEDER PRAZO ADICIONAL PARA A SUA LIQUIDAÇÃO.

ESTE ASSUNTO DE PASSAGENS E TRANSPORTES EM SERVIÇO PÚBLICO JÁ FOI APRECIADO E PROFICIENTEMENTE DISCUTIDO EM REUNIÃO DO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES EM MAIO DE 1943, NA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES (ATA DA 74ª REUNIÃO).

FOI, ENTÃO, DESIGNADA UMA COMISSÃO ESPECIALIZADA PARA ESTUDAR O ASSUNTO E PROPOR SOLUÇÃO, CUJO RELATÓRIO A ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA AINDA ESTÁ AGUARDANDO.

#### I - E) - PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA

A FALTA DE UM SERVIÇO DE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA NA NOROESTE É OUTRA FALHA DE QUE SE RESENTE A SUA ATUAL ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA.

O ESQUEMA DESSA ORGANIZAÇÃO ACHA-SE JUNTO (ANEXO Nº 4) PARA A PERFEITA APRECIÇÃO DA SITUAÇÃO PRESENTE.

HÁ REALMENTE A NECESSIDADE IMEDIATA DA CRIAÇÃO DO ÓRGÃO CONSIDERADO, QUE TALVEZ TENHA SEU LUGAR ACERTADO NO DEPARTAMENTO DE FINANÇAS.

NA NOROESTE NÃO EXISTEM OBSTÁCULOS NA ROTA DO CRESCENTE APERFEIÇOAMENTO DOS SEUS SERVIÇOS.

#### - D) - ESTATÍSTICA

- 1) - NA NOROESTE AINDA NÃO HÁ REPARTIÇÃO DISTINTA PARA O SERVIÇO GERAL DE ESTATÍSTICA. CADA DIVISÃO OU DEPARTAMENTO PREPARA A SUA ESTATÍSTICA QUE SE RESUME NA OBTENÇÃO DOS DADOS EXIGIDOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PARA A ORGANIZAÇÃO ANUAL DA "ESTATÍSTICA DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL".

ÊSSES DADOS SÃO REUNIDOS EM CERCA DE 27 QUADROS PADRONIZADOS QUE FIGURAM EM DETALHE NUMA RELAÇÃO SEPARADA - ANEXO Nº 3.

- 2) - AS DIFICULDADES ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA PROVÉM, PRINCIPALMENTE, DA FALTA DE CENTRALIZAÇÃO. SENDO OS ELEMENTOS COLHIDOS EM TODAS AS DIVISÕES DA ESTRADA, RESULTAM ÀS VEZES DIVERGÊNCIAS QUE NÃO SÃO FÁCEIS DE REMOVER DADA A DIVERSIDADE DE CRITÉRIO ADOTADO PELAS MESMAS.

EMBORA HAJA TODA A MAIOR BOA VONTADE PARA CONSEGUIR A INDISPENSÁVEL HOMOGENEIDADE O CONJUNTO NEM SEMPRE APRESENTA O NECESSÁRIO EQUILÍBRIO.

A APROPRIAÇÃO RAZOAVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO DEPENDE DE INSTRUÇÕES A RESPEITO PARA QUE HAJA UNIFORMIDADE NOS CÁLCULOS, POIS HÁ VÁRIAS FORMULAS EM USO, AS QUAIS, APLICADAS INDIFERENTEMENTE PELAS ESTRADAS DE FERRO, PERMITEM GRANDES DIVERSIDADES NOS SEUS RESULTADOS. É ESSAS INSTRUÇÕES DEVERIAM PARTIR DE UM ÓRGÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA.

- 3) - NÃO ESTÁ SENDO UTILIZADO PELA ESTRADA PROCESSO ALGUM PRÓPRIO, CARACTERÍSTICO, PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS.
- 4) - INFELIZMENTE NÃO DISPÕE AINDA A NOROESTE DE RECURSOS ADEQUADOS PARA MANTER O SERVIÇO DE ESTATÍSTICA À ALTURA DAS NECESSIDADES ATUAIS.

FALTA-LHE O ÓRGÃO ESPECIALIZADO INDISPENSÁVEL, COORDENADOR E NORMATIVO.

IMPOE-SE A CRIAÇÃO NA ESTRADA DE UM DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA OU MESMO DE CARACTER MAIS AMPLO - DEPARTAMENTO DE FINANÇAS - E ISTO JÁ CONSTITUI OBJETO DE COGITAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO.

SÓ ASSIM SERÁ POSSÍVEL O CONHECIMENTO PERFEITO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL( BP 252 )  
( BP 380 )ESCALA - PADRÃO DE SALÁRIOS

<u>REFERÊNCIA</u>	<u>SALÁRIO</u> <u>MENSAL</u>	<u>ABONO</u>
	₨	₨
1.....	100,00	100,00
2.....	150,00	150,00
3.....	200,00	200,00
4.....	250,00	250,00
5.....	300,00	250,00
6.....	350,00	300,00
7.....	400,00	300,00
8.....	450,00	300,00
9.....	500,00	300,00
10.....	550,00	300,00
11.....	600,00	300,00
12.....	650,00	300,00
13.....	700,00	300,00
14.....	750,00	300,00
15.....	800,00	300,00
16.....	850,00	350,00
17.....	900,00	400,00
18.....	950,00	400,00
19.....	1 000,00	400,00
20.....	1 050,00	400,00
21.....	1 100,00	400,00
22.....	1 150,00	400,00
23.....	1 200,00	400,00
24.....	1 250,00	400,00
25.....	1 300,00	400,00
26.....	1 350,00	400,00
27.....	1 400,00	400,00
28.....	1 450,00	450,00
29.....	1 500,00	500,00
30.....	1 550,00	500,00
31.....	1 600,00	500,00
32.....	1 650,00	500,00
33.....	1 700,00	500,00

	US	ES
34.....	1 750,00	500,00
35.....	1 800,00	550,00
36.....	1 850,00	550,00
37.....	1 900,00	550,00
38.....	1 950,00	600,00
39.....	2 000,00	600,00
40.....	2 100,00	650,00
41.....	2 200,00	650,00
42.....	2 300,00	700,00
43.....	2 400,00	700,00
44.....	2 500,00	750,00
45.....	2 600,00	800,00
46.....	2 700,00	800,00
47.....	2 800,00	850,00
48.....	2 900,00	850,00
49.....	3 000,00	900,00
50.....	3 100,00	900,00
51.....	3 200,00	900,00
52.....	3 300,00	900,00
53.....	3 400,00	900,00
54.....	3 500,00	900,00
S/N.....	4 000,00	1 000,00
S/N.....	5 000,00	1 000,00
S/N.....	6 000,00	1 000,00

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS ESSENCIAIS FORNECIDOS ANUALMENTE AO D. N.E.F. PARA ORGANIZAÇÃO PELA RESPECTIVA DIVISÃO DE ESTUDOS, DA "ESTATÍSTICA DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL".

- QUADRO 1 - EXTENSÕES FERROVIÁRIAS EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 2 - EXTENSÕES FERROVIÁRIAS INAUGURADAS OU SUPRIMIDAS DURANTE O ANO.  
 QUADRO 3 - EXTENSÃO FERROVIÁRIA POR ESTADO EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 4 - CONDIÇÕES TÉCNICAS (PLANTA E PERFIL).  
 QUADRO 5 - VIA PERMANENTE E TELÉGRAFO.  
 QUADRO 6 - OBRAS DE ARTE, EDIFÍCIOS E DEPENDÊNCIAS.  
 QUADRO 9A- LOCOMOTIVAS A VAPOR EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 10 - LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 11 - AUTOMOTRIZES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 12 - CARROS E VAGÕES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 13 - AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES, EMBARCAÇÕES E AVIÕES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 14 - PERCURSOS.  
 QUADRO 15 - DETALHES DO MOVIMENTO DE TRENS, AUTOMOTRIZES, LOCOMOTIVAS E VEÍCULOS.  
 QUADRO 16 - HORAS DE TRENS, DE AUTOMOTRIZES E DE LOCOMOTIVAS.  
 QUADRO 17 - TRANSPORTES EFETUADOS.  
 QUADRO 17A- TRANSPORTES REMUNERADOS.  
 QUADRO 18 - DETALHE DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, ANIMAIS, BAGAGENS, ENCOMENDAS, MERCADORIAS E TELEGRAMAS.  
 QUADRO 19 - TRANSPORTE REMUNERADO DE MERCADORIAS.  
 QUADRO 20 - RECEITAS.  
 QUADRO 21 - DESPESAS.  
 QUADRO 21A- DESPESAS POR CONTA DAS TAXAS DE MELHORAMENTOS E DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL.  
 QUADRO 22 - CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA, COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA.  
 QUADRO 23 - NÚMERO MÉDIO, MENSAL, DE EMPREGADOS E DESPESA DE PESSOAL NO CUSTEIO.  
 QUADRO 24 - CONCESSÕES E CONTRATOS EM VIGOR NAS ESTRADAS DE FERRO.  
 QUADRO 25 - CUSTO E CAPITAL DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS EM 31 DE DEZEMBRO.  
 QUADRO 26 - SUBSTITUIÇÃO E EMPREGO DE MATERIAL NA VIA PERMANENTE E NAS INSTALAÇÕES DE TELÉGRAFO E TELEFONE.  
 QUADRO 27 - ACIDENTES NO TRÁFEGO.

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

EXERCÍCIO DE 1947

DADOS SOBRE O SALÁRIO MÉDIO

QUADRO RESUMO DO NÚMERO DE SERVIDORES QUE FIGURAM EM FÓLHAS

VERBAS	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	GERAL
	Nº EMPREGADOS												
PERMANENTE....	624	590	597	593	591	589	581	580	580	576	574	572	7 047
MENSALISTA....	1 785	1 872	1 873	1 886	1 882	1 881	1 862	1 902	1 907	1 929	1 925	1 933	22 637
DIARISTA.....	3 920	3 947	3 970	3 986	4 063	4 101	4 097	4 102	4 136	4 135	4 109	4 074	48 640
CONTRATADO....	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	47
S O M A.....	6 333	6 413	6 444	6 469	6 540	6 575	6 544	6 587	6 627	6 644	6 612	6 583	78 371
APOSENTADO....	127	127	127	128	131	128	128	128	135	137	140	142	1 578
TOTAL GERAL...	6 460	6 540	6 571	6 597	6 671	6 703	6 672	6 715	6 762	6 781	6 752	6 725	79 949

QUADRO DISCRIMINATIVO DO SALÁRIO MÉDIO, GERAL, MÊS POR MÊS:

DISCRIMINAÇÃO	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	ANO
DESPESA (R\$).....	6 198.104,70	6 423.342,40	6 404.999,70	6 503.997,60	6 598.727,20	6 593.644,90	6 632.327,10	6 646.984,70	6 637.228,50	6 657.260,00	6 708.626,30	6 842.743,90	78 848.012,00
Nº SERVIDORES.	6 333	6 413	6 444	6 469	6 540	6 575	6 544	6 587	6 627	6 644	6 612	6 583	78 371
SALÁRIO MÉDIO (R\$).....	978,70	1 101,60	993,95	1 005,40	1 009,00	1 002,80	1 013,50	1 009,10	1 001,50	1 002,00	1 014,60	1 035,50	1 006,00

SALÁRIO MÉDIO GERAL

DESPESA ANUAL (SEM APOSENTADOS) .....	R\$ 78 848.012,00
NÚMERO DE SERVIDORES EM FÓLHA.....	78 371
SALÁRIO MÉDIO GERAL.....	R\$ 1 006,00
SALÁRIO MÉDIO DOS TITULADOS (PESSOAL PERMANENTE):	
DESPESA ANUAL COM TITULADOS.....	R\$ 12 177.063,50
NÚMERO DE TITULADOS EM FÓLHA.....	7 047
SALÁRIO MÉDIO DE TITULADOS.....	R\$ 1 728,00
SALÁRIO MÉDIO DOS EXTRANUMERÁRIOS:	
DESPESA ANUAL COM EXTRANUMERÁRIOS.....	R\$ 66 670.948,50
NÚMERO DE EXTRANUMERÁRIOS EM FÓLHA.....	71 324
SALÁRIO MÉDIO DE EXTRANUMERÁRIOS.....	R\$ 934,80

Dr. ARTHUR CASTILHO : - EU AGRADEÇO AO DR. ALARICO SILVEIRA A SUA COLABORAÇÃO EFICIENTE, CLARA E SUSCINTA, QUE FEZ EM NOME DA NOROESTE DO BRASIL, RESPONDENDO, COM PRECISÃO, TÔDAS

DO BRA  
SAÇÃO

SERVIÇO DO  
FISCAL

SEÇÃO DE FISCALIA GERAL	SEÇÃO DE FISCALIA MUNICIPAL	SEÇÃO DE FISCALIA ESTADUAL
-------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------

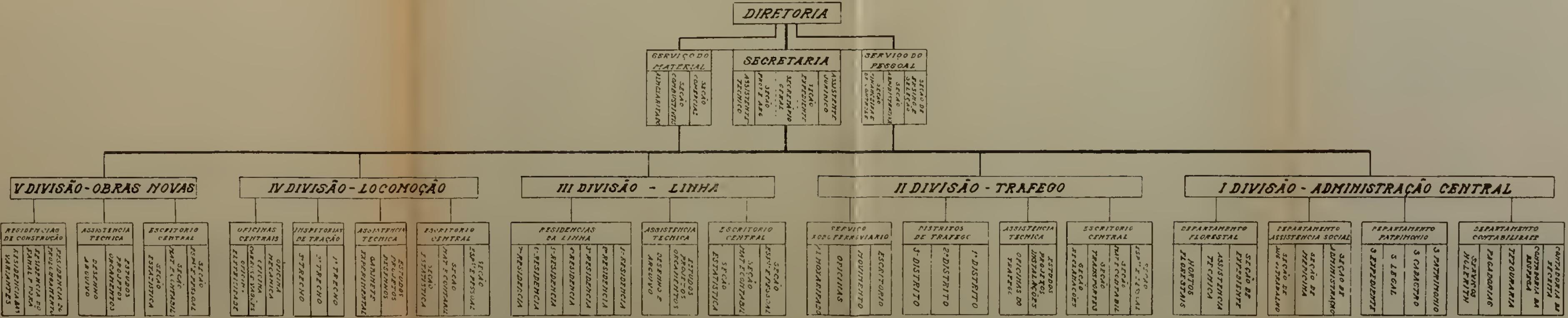
II DIVIS

CO GVIARIO	DISTRIT. DE TRAF.	
	2.º DISTRITO	3.º DISTRITO
	ESCRITÓRIO	MOVIMENTO

BUIÇÃO E DOU A PALAVRA AO DR. HILTA OMBRE...

# E. F. NOROESTE DO BRASIL

## ESQUEMA DA ORGANIZAÇÃO



**Dr. ARTHUR CASTILHO :** - Eu agradeço ao Dr. ALARICO SILVEIRA a sua colaboração eficiente, clara e suscinta, que fez em nome da NOROESTE DO BRASIL, respondendo, com precisão, todas as perguntas que foram formuladas no temário. Nestas reuniões que temos realizado, já nos habituamos a verificar a boa ordem, o método esquematização perfeita do serviço da NOROESTE DO BRASIL, que indica a boa vontade e a competência, já por mim exalçadas, de todos os seus ilustrados técnicos. Fiz menção, até aos técnicos da NOROESTE que tem sido aproveitados pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, no seu quadro, às vezes em caráter provisório e, em alguns casos, em caráter definitivo.

Entre outras considerações, para nós também muito agradáveis, está aquela confirmando a eficiência da aplicação da padronização de contas. Quando foi atacado o processo que nós adotamos, apontado como incompatível com as regras da contabilidade pública, a contabilidade da NOROESTE DO BRASIL, foi uma das primeiras a sair em defesa da manutenção dos nossos serviços, mostrando a eficiência da padronização já obtida e demonstrando que era facilíma qualquer adaptação que fosse exigida pela Contadoria Geral da República, a fim de não haver incompatibilidades entre as regras vigentes de fiscalização daquele órgão fazendário, com as nossas indicações específicas para uso da contabilidade padronizada aprovada pelo Governo para as Estradas de Ferro.

A NOROESTE DO BRASIL fez observações interessantes mostrando, justamente, essa boa vontade, procurando aplicar exatamente a padronização no tocante à centralização. Lutou, a princípio, com a falta de funcionários especializados para serem distribuídos nos diversos departamentos de serviço, mas a dificuldade vai sendo vencida, quer dizer, em lugar de rejeitar o método procurou fazer a execução racional.

Foram, também, muito oportunos os comentários da NOROESTE DO BRASIL, feitos com aquela sinceridade sempre louvável, mostrando a deficiência do serviço de estatística e preconizando a criação de um departamento especializado que parece essencial em todas as Estradas de Ferro, justamente para tornar ativo aquele controle das operações, dentro de elementos precisos escolhidos na própria produção do serviço.

Muito agradeço ao Dr. ALARICO SILVEIRA a sua contribuição e dou a palavra ao Dr. ÁTILA AMARAL.

**Dr. ÁTILA AMARAL**

**Viação Férrea do Rio Grande do Sul**

SENHOR PRESIDENTE. É MUITO MODESTA A CONTRIBUIÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA, NO QUÊ CONCERNE A ALMOXARIFADO, UMA VEZ QUE O SEU REPRESENTANTE, NESTE PARTICULAR, APESAR DE TER MAIS DE 26 ANOS DE SERVIÇOS, ACHA-SE HÁ POUCO MAIS DE 3 MESES À FRENTE DESSE SERVIÇO.

A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, É UMA ESTRADA DE FERRO DE PROPRIEDADE DA UNIÃO, ARRENDADA AO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, COM UMA EXTENÇÃO DE 3 588 QUILOMETROS DE LINHA PRINCIPAL E COM UM VOLUME DE TRANSPORTE QUE ATINGIU A 1.282.459.007 TONELADAS QUILOMÉTRICAS BRUTAS E 972.537.030 TONELADAS QUILOMÉTRICAS LIQUIDAS EM 1947, RESPECTIVAMENTE.

PARA SE OCUPAR DE TODOS OS ASSUNTOS RELACIONADOS COM MATERIAIS E COMBUSTÍVEIS, DISPÕE A ADMINISTRAÇÃO DA RÊDE DE UM DEPARTAMENTO DE MATERIAIS COM A ORGANIZAÇÃO RESUMIDA NO ORGANOGAMA ANEXO.

AS ATRIBUIÇÕES PRINCIPAIS DE CADA UM DESSES SETORES SÃO AS QUE SEGUEM:

SECRETARIA

- A) - PROTOCOLAR OS DOCUMENTOS RECEBIDOS, ANOTANDO OS TRÂMITES RESPECTIVOS ATÉ DECISÃO FINAL;
- B) - ORGANIZAR DATILOGRAFAR, DISTRIBUIR E EXPEDIR A CORRESPONDÊNCIA;

- C) - ARQUIVAR E CLASSIFICAR OS PAPEIS ENTREGUES NO DEPARTAMENTO;
- D) - COLETAR OS DADOS PARA RELATÓRIOS E PARA O ORÇAMENTO ANUAIS;
- E) - EXAMINAR, REGISTRAR E ENCAMINHAR A DOCUMENTAÇÃO REFERENTE AO PESSOAL DO DEPARTAMENTO.

### CONTABILIDADE

- A) - PROCESSAMENTO DE FATURAS DE MATERIAL IMPORTADO E DO ADQUIRIDO NO PAÍS, DE CARVÃO, LENHA, DORMENTES E NÓS DE PINHO (FATURAS COMERCIAIS);
- B) - CONTABILIZAÇÃO DOS MATERIAIS CONFECCIONADOS NAS OFICINAS E ENTREGUES AO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS (OBRAS EM ANDAMENTO);
- C) - CONTABILIZAÇÃO DOS DÉBITOS CORRESPONDENTES AO FORNECIMENTO DE MATERIAIS (SAÍDAS);
- D) - EXTRAÇÃO DE FATURAS RELATIVAS AOS DÉBITOS DE MATERIAIS;
- E) - CONTRÔLE DO ESTOQUE DOS MATERIAIS NOS ARMAZENS E DOS MATERIAIS A CARGO DOS DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS (FICHARIO);
- F) - ESCRITURAÇÃO DAS ENTRADAS E SAÍDAS DOS MATERIAIS E FIXAÇÃO DOS RESPECTIVOS PREÇOS MÉDIOS (RAZÕES);
- G) - CONTABILIZAÇÃO DOS MATERIAIS CONFECCIONADOS NAS OFICINAS TIPOGRÁFICAS DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS.

1ª DIVISÃOAQUISIÇÃO E RECEBIMENTO DE MATERIAIS

A ESSA DIVISÃO INCUMBE ADQUIRIR E RECEBER O MATERIAL DESTINADO AOS SERVIÇOS DA REDE, COMPREENDENDO TRÊS SECÇÕES E UMA PROCURADORIA COM AS ATRIBUIÇÕES QUE SEGUEM:

1ª SECÇÃOAQUISIÇÃO E RECEBIMENTO DE MATERIAIS IMPORTADOS

- A) - ORGANIZAR AS BASES PARA CONCORRÊNCIAS PÚBLICAS E ADMINISTRATIVAS;
- B) - ESTUDAR E EMITIR PARECER SÔBRE AS PORPOSTAS APRESENTADAS;
- C) - PROVIDENCIAR A PUBLICAÇÃO DE EDITAIS DE CONCORRÊNCIA OU EXPEDIÇÃO DE CIRCULARES E DETERMINAR LOCAL E HORA PARA O RECEBIMENTO DAS PROPOSTAS;
- D) - ORGANIZAR E MANTER EM ORDEM O ARQUIVO DOS CATALOGOS, DESENHOS E AMOSTRAS DOS MATERIAIS DO EMPREGO CORRENTE;
- E) - ORGANIZAR E MANTER REGISTRO E ARQUIVO DOS PROCESSOS DE CONCORRÊNCIA;
- F) - LAVRAR EM LIVRO PRÓPRIO OS CONTRATOS PARA FORNECIMENTO DE MATERIAIS À REDE.

2ª SECÇÃOAQUISIÇÃO E RECEBIMENTO DE MATERIAIS NA PRAÇA

- A) - PROVIDENCIAR A AQUISIÇÃO DE MATERIAIS, MEDIANTE PRÉVIA CONSULTA DE PREÇOS;
- B) - EMITIR E CONFERIR AS ORDENS DE COMPRA DE MATERIAIS A ADQUIRIR.

3ª S E C Ç Ã OAQUISIÇÃO E RECEBIMENTO DE MATERIAIS AO LONGO DA LINHA

- A) - PROVIDENCIAR O RECEBIMENTO DE CARVÃO NACIONAL NOS DIFERENTES POSTOS DE ENTREGA;
- B) - PROVIDENCIAR A AQUISIÇÃO E RECEBIMENTO DE LENHA, NÓ DE PINHO, DORMENTES E MADEIRA EM GERAL;
- C) - EXAMINAR, ESCRITURAR E ENCAMINHAR À CONTABILIDADE, FATURAS RELATIVAS A COMBUSTÍVEIS E MADEIRAS, PARA O RESPECTIVO PROCESSO DE PAGAMENTO BEM COMO OS RESPECTIVOS BOLETINS DE RECEBIMENTO, DEVIDAMENTE VISADOS;
- D) - REGISTRAR EM FICHAS APROPRIADAS TODOS OS MOVIMENTOS DE ENTRADAS E SAÍDAS DE LENHA, NÓ DE PINHO E DORMENTES, VERIFICADOS NOS DIVERSOS TRECHOS;
- E) - ORGANIZAR E CONTROLAR O SERVIÇO DE CARREGAMENTO, TRANSPORTE NOS TRENS E DESCARGA DE LENHA, NÓ DE PINHO, MADEIRAS E DORMENTES.

PROCURADORIA E SERVIÇOS ALFANDEGÁRIOS

- A) - FORMULAR OS PEDIDOS DE ISENÇÃO DE DIREITOS DE MATERIAIS IMPORTADOS E ENCAMINHAR E ACOMPANHAR A MARCHA DOS RESPECTIVOS PROCESSOS;
- B) - REDIGIR OS OFÍCIOS ENCAMINHANDO AO D.N.E.F. AS RELAÇÕES DOS MATERIAIS IMPORTADOS PARA FINS DE CERTIFICADO TÉCNICO;
- C) - PROVIDENCIAR O DESEMBARAÇO DE MATERIAIS TRANSPORTADOS PELA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO E CABOTAGEM;
- D) - EXAMINAR E RECEBER OS MATERIAIS NOS PORTOS, PROVIDEN-

CIANDO JUNTO ÀS COMPANHIAS DE SEGURO OS RESPECTIVOS LAUDOS DE VISTORIA NOS CASOS DE FALTAS OU AVARIAS;

- E) - FORMULAR OS PEDIDOS DE TÊRMO DE RESPONSABILIDADE E IMPETRAR RECURSOS AO CONSELHO SUPERIOR DE TARIFAS, QUANDO COUBEREM, ASSINAR TÊRMO DE RESPONSABILIDADE, E PAGAR AS TAXAS PORTUÁRIAS;
- F) - VERIFICAR A EXATA CLASSIFICAÇÃO TARIFÁRIA DAS MERCADORIAS E A DOCUMENTAÇÃO RECEBIDA DOS FORNECEDORES.

## 2ª DIVISÃO

### PREVISÃO - DISTRIBUIÇÃO - ARMAZENAMENTO - FISCALIZAÇÃO

A ESSA DIVISÃO COMPETE PREVER, DISTRIBUIR E ARMAZENAR O MATERIAL E FISCALIZAR OS ARMAZENS, COMPREENDENDO A SECÇÃO DE ARMAZENS E FISCALIZAÇÃO E A DE PREVISÃO E CONTRÔLE, DISTRIBUIÇÃO E PADRONIZAÇÃO, COM AS SEGUINTE ATRIBUIÇÕES:

### SECÇÃO DE ARMAZENS E FISCALIZAÇÃO

#### ARMAZENS

- A) - CONFERIR E ARMAZENAR OS MATERIAIS DESTINADOS AOS SERVIÇOS DA REDE, EMITINDO O DOCUMENTO DE RECEBIMENTO PARA A RESPECTIVA CONTABILIZAÇÃO
- B) - VERIFICAR AS ESPÉCIES E QUANTIDADES DE MATERIAIS PELAS ORDENS DE COMPRA E NOTAS DE REMESSA, PARA RECLAMAÇÕES NOS CASOS DE AVARIAS OU DIFERENÇAS QUANTO A QUALIDADE OU QUANTIDADE;
- C) - FORNECER AOS DEMAIS DEPARTAMENTOS OS MATERIAIS NECESSÁRIOS AOS SERVIÇOS, MEDIANTE PEDIDOS VISADOS POR FUNCIONÁRIOS AUTORIZADOS;

- D) - ESCRITURAR AS ENTRADAS E SAÍDAS DOS MATERIAIS DE ACÓRDO COM O SISTEMA ADOPTADO, MANTENDO PARA CADA UM DELES AS ETIQUETAS NÚMERICAS CORRESPONDENTES;
- E) - ZELAR PELA BOA GUARDA DOS MATERIAIS, MANTER EM ORDEM E ASSEIO OS ARMAZENS;
- F) - ORGANIZAR OS PEDIDOS DE SUPRIMENTO PARA ESTOQUE DE MATERIAIS;
- G) - PROVIDENCIAR OS CONSÊRTOS DOS MATERIAIS E ENCAMINHAR OS PROCESSOS PARA A VENDA DOS QUE FOREM JULGADOS IMPRESTAVEIS E DOS QUE CAIREM EM DESUSO.

#### FISCALIZAÇÃO

- A) - VISITAR MENSALMENTE O MAIOR NÚMERO POSSÍVEL DE ARMAZENS VERIFICANDO O CUMPRIMENTO DE ORDENS E INSTRUÇÕES;
- B) - RELACIONAR ANUALMENTE OS MATERIAIS EM ESTOQUE SEM MOVIMENTO NO ANO ANTERIOR;
- C) - PROCEDER INVENTÁRIOS NOS ARMAZENS;
- D) - FISCALIZAR TODOS OS SERVIÇOS AFETOS AOS ARMAZENS, INCLUSIVE AS RESPECTIVAS ESCRITAS;
- E) - ORIENTAR A CHEFIA DO DEPARTAMENTO SÔBRE A MARCHA DOS SERVIÇOS NOS ARMAZENS.

#### SECÇÃO DE PREVISÃO E CONTRÔLE

- A) - EXAMINAR E SUBMETER À APRECIÇÃO SUPERIOR OS PEDIDOS DE MATERIAIS APRESENTADOS AO DEPARTAMENTO;
- B) - CONTROLAR OS PRAZOS DE ENTREGA AOS ARMAZENS DOS MA-

MATERIAIS ADQUIRIDOS, TENDO EM VISTA AS CONDIÇÕES CONSIGNADAS NAS ORDENS DE COMPRA;

- C) - CONTROLAR O CONSUMO DE MATERIAIS DE USO CORRENTE E ORGANIZAR AS PREVISÕES DE COMPRAS, NA FORMA QUE FÔR PROGRAMADA;
- D) - MANTER EM DIA, EM FICHÁRIO ADEQUADO, O REGISTRO DE AQUISIÇÕES E RESPECTIVAS BAIXAS, O DE CONSUMO DOS MATERIAIS A QUE SE REPORTA O ITEM ANTERIOR, BM COMO O DE PEDIDOS EM SUPRIMENTO DOS ARMAZENS;
- E) - EMITIR ORDENS DE SERVIÇO PARA FABRICO DE PEÇAS NAS OFICINAS;
- F) - ARQUIVAR E MANTER EM DIA O FICHÁRIO RELATIVO À EXPERIÊNCIA DE MATERIAL;
- G) - DISTRIBUIR OS MATERIAIS RECEBIDOS E TRANSFERI-LOS DE UM PARA OUTRO ARMAZEM, DE ACÔRDO COM AS NECESSIDADES DO SERVIÇO;
- H) - PROVIDENCIAR A ENTRADA DE MATERIAIS SUJEITOS À ANÁLISE DE LABORATÓRIO DEPOIS DA DEVIDA AUTORIZAÇÃO.

### 3ª DIVISÃO

#### SERVIÇOS INDUSTRIAIS

A ESSA DIVISÃO COMPETE ORGANIZAR E DIRIGIR OS SERVIÇOS INDUSTRIAIS, COMPREENDENDO DUAS SECÇÕES, TENDO A SEU CARGO AS SEGUINTE TAREFAS:

#### 1ª SECÇÃO

##### LABORATÓRIO DE ANÁLISES

- A) - EFETUAR ENSAIOS, EXPERIÊNCIAS E ANÁLISES DE MATERIAIS E COMBUSTIVEIS;

- B) - ORGANIZAR CADERNOS DE ENCARGOS;
- C) - ORGANIZAR E MANTER O MUSEU DE MATERIAIS SUBMETIDOS À EXPERIÊNCIA.

## 2ª SEÇÃO

### HORTOS FLORESTAIS

- A) - PROMOVER O REFLORESTAMENTO, PARA CONSTITUIR UMA RESERVA FLORESTAL, CAPAZ DE ASSEGURAR FUTURAMENTE O ABASTECIMENTO PARCIAL DE LENHA E MADEIRAS;
- B) - CONSERVAR E EXPLORAR OS HORTOS FLORESTAIS EXISTENTES;
- C) - PRODUZIR TELHAS E TIJOLOS, NAS OLARIAS;
- D) - PROMOVER A FABRICAÇÃO E RESTAURAÇÃO DE FERRAMENTAS E UTENSÍLIOS;
- E) - PARALELAMENTE AO REFLORESTAMENTO, EXPLORAR A APICULTURA, ORGANIZAR HORTAS, POMARES E AVIÁRIOS;
- F) - PROCEDER A ESCRITURAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DE TODOS OS SERVIÇOS A CARGO DA SEÇÃO.

## ANEXO - 1

### PARTICULARIDADES DO SERVIÇO DE CONTABILIDADE DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

- (A) - CONTROLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAIS - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

1 - O ITEM EM EPÍGRAFO, SOBORDINADO AO TÍTULO ALMOXA

RIFADO, - REFERE-SE ÀS DESPESAS A QUE ESTÃO SUJEITOS OS MATERIAIS DE ESTOQUE, A CARGO DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS.

2 - ASSIM PÔSTO, SÃO ELAS:

- A) - DE FRETE, SEGURO E OUTRAS, CONSCENTE AS CONDIÇÕES DA COMPRA;
- B) - DE DESEMBARAÇO ALFANDEGÁRIO OU PORTUÁRIO;
- C) - DE MANIPULAÇÃO E TRANSPORTE;
- D) - DE MÃO DE OBRA E DESPESAS GERAIS (OBRAS EM ANDAMENTO).

3 - AS DESPESAS ATINENTES À LETRA A, DEVIDAMENTE COMPROVADAS, CONSTAM DAS FATURAS DE AQUISIÇÕES OU SÃO, TAL COMO AS DA LETRA B, PROCESSADAS E PAGAS PELAS PROCURADORIAS, A CUJAS ATRIBUIÇÕES, COM O CONCURSO DOS DESPACHANTES, ESTÃO AFETOS OS RESPECTIVOS SERVIÇOS.

AS DESPESAS RELATIVAS ÀS LETRAS C E D SÃO APURADAS PELOS DIFERENTES DEPARTAMENTOS, SEGUNDO A PROCEDENCIA E NATUREZA DOS SERVIÇOS PRESTADOS OU OBRAS A QUE REPORTAM E, APÓS, EMITIDAS FÔLHAS DE IMPUTAÇÃO A DÉBITO DO ALMOXARIFADO, OU MELHOR, A DÉBITO DOS MATERIAIS CORRESPONDENTES.

4 - O CONTRÔLE DAS DESPESAS EM APREÇO É, EM SUMA, PROCEDIDO NA CONTABILIDADE DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, DIANTE DOS ELEMENTOS INDISPENSÁVEIS, QUER PELA DEVIDA VERIFICAÇÃO, QUER PELA COMPARAÇÃO FRENTE AOS ANTECEDENTES DE IGUAL NATUREZA.

DISTRIBUÍDAS, AFINAL, ESSAS DESPESAS ÀS ESPÉCIES DE MATERIAIS DE QUE SE ORIGINARAM, EXECUTA-SE A APURAÇÃO DOS PREÇOS EXATOS DE CUSTO, BEM COMO DOS PREÇOS MÉDIOS, PELOS QUAIS SÃO IMPUTADOS OS FORNECIMENTOS MENSIS AOS DIVERSOS SERVIÇOS DA RÉDE.

(B) CONTRÔLE DO ESTOQUE

5 - O CONTRÔLE DO ESTOQUE - QUANTIDADES E VALORES - OPERA-SE TAMBÉM NO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, POR INTERMÉDIO DA SUA CONTABILIDADE E DO SETOR DE FISCALIZAÇÃO, EM RESUMO, COMO SEGUE:

- A) - PELO LEVANTAMENTO, MENSAL, DAS EXISTÊNCIAS ESCRITURADAS, POR ESPÉCIE, TIPO E RESPECTIVOS VALORES;
- B) - PELA SÚMULA DESSE LEVANTAMENTO;
- C) - PELA FISCALIZAÇÃO DIRETA JUNTO AOS ARMAZENS, DEPÓSITOS E POSTOS DE FORNECIMENTOS;
- D) - PELOS INVENTÁRIOS PARCIAIS, SEMPRE QUE SE RECOMENDEM, OU GERAIS, ORDINARIAMENTE.

(C) CONTRÔLE DAS DESPESAS DE MATERIAIS FORNECIDOSA N E X O - 1

6 - QUANTO ÀS DESPESAS DE MATERIAIS PRÓPRIAMENTE DITAS, SÃO TAMBÉM APURADAS, MENSALMENTE, NO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, DE ACÔRDO COM A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS APROVADAS E ADOTADAS NAS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS.

O CONTRÔLE, PORÉM, DESSAS DESPESAS É EXERCIDO PELOS DEPARTAMENTOS CONSUMIDORES, OS QUAIS DISPÕEM OU RECEBEM PARA ESSE FIM:

- A) - CÓPIA DOS PEDIDOS EMITIDOS PARA CADA OBRA OU SERVIÇO;
- B) - CÓPIA DAS FATURAS DE FORNECIMENTOS;
- C) - RELAÇÃO DE PREÇOS DOS MATERIAIS;

D) - DOTAÇÕES E ORÇAMENTOS DOS SERVIÇOS OU OBRAS.

ÊSSE CONTRÔLE É, AINDA PROCEDIDO PELO DEPARTAMENTO DE CONTRÔLE E FINANÇAS, COMPARATIVAMENTE COM AS DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS E ANALITICAMENTE COM A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS, ATRÁS CITADAS.

## A N E X O - 2

### PARTICULARIDADES DOS SERVIÇOS DE ARMAZENAMENTO

#### (A) SISTEMAS

OS MATERIAIS SÃO ARMAZENADOS, DE UMA FORMA GERAL, COMO SEGUE:

EM PRATELEIRAS, COM GAVETAS - TODA ESPÉCIE DE MATERIAL ELÉTRICO (TUBOS DE PORCELANA, ISOLADORES DE PORCELANA, TOMA CORRENTE, LÂMPADAS, PRENSAFIO, ETC) FIO PARA BOBINAGEM, ROLAMENTOS ESFÉRICOS, PEÇAS PARA AUTO, FERRAMENTAS E FERRAGENS DE PEQUENO PORTE, TAIS COMO: SERRA PARA METAIS, PÍAS, RÉBOLOS DE ESMERIL, BROCAS DE AÇO, LIMAS DE AÇO, FECHADURAS, ETC, PEÇAS PARA ENÇANAMENTO DE FERRO GALVANIZADO (LUVAS, TÊS, CURVAS, FLANGES, JOÉLHOS, REDUÇÕES, ETC) SABONETES, VELAS E OUTROS.

EM ARMÁRIOS FECHADOS - COURO DE TODA ESPÉCIE (SOLA, ATANADO, PREPARADO PARA ESTUFAMENTO, TENTES PARA CORREIAS, ETC) LONAS, LENÇÓIS, TOALHAS, GUARDANAPOS, FRONHAS, FIOS PARA ELETRICIDADE, ARAMES DE COBRE, LATÃO GALVANIZADO, CORREIAS DE COURO, ETC.

EM PRATELEIRAS ABERTAS - PEÇAS PARA LOCOMOTIVAS E VEÍCULOS, MOLAS, CABOS PARA FERRAMENTAS.

EM CIRAU - VASSOURAS DE PALHA E DE PIASSABA.

EM TULHAS - BORRACHA EM LENÇÓL E ARTEFATOS DE BORRACHA (DENTRO DE UMA CAMADA DE TALCO PARA PERFEITA CONSERVAÇÃO) TINTAS EM PÓ, COLA PARA MADEIRA.

EM PILHAS - CONSTRUIDAS SÔBRE ESTRADO DE MADEIRA, CARBURETO, TINTAS EM BARRICAS, ZINCO, CIMENTO, CHUMBO ETC.

EM ESTALHEIROS - FERROS E AÇO EM BARRA, CHAPAS DE AÇO, FERRO, LATÃO GALVANIZADO, TUBOS PARA FOGO.

(B) CLASSIFICAÇÃO DOS MATERIAIS

A CLASSIFICAÇÃO DOS MATERIAIS, CONSTA DE "CATÁLOGO DE ETIQUETA" DIVIDIDO EM 31 CAPÍTULOS, OBEDECENDO À SEGUINTE ORIENTAÇÃO:

- 1º - METAIS EM BARRA, LINGOTES E CHAPAS.
- 2º - ARAMES.
- 3º - ARRUELAS, CONTRA-PINOS, CORRENTE, CABOS DE AÇO, PARAFUSOS, PREGOS, REBITES E TIRAFUNDO.
- 4º - MATERIAIS E APARELHOS PARA SOLDAGEM EM GERAL.
- 5º - MATERIAIS PARA FUNDIÇÃO.
- 6º - COMBUSTÍVEIS.
- 7º - ÓLEOS, GRAXAS E MATERIAIS PARA LUBRIFICAÇÃO.
- 8º - MATERIAIS PARA VEDAÇÃO E ISOLANTES.
- 9º - MATERIAIS PARA ILUMINAÇÃO E SINAIS NA LINHA.
- 10º - MATERIAIS PARA LIMPEZA, POLIMENTO E DESINFECÇÃO.
- 11º - PRODUTOS NATURAIS, QUÍMICOS E SEMELHANTES, MATERIAIS COLANTES E EXPLOSIVOS.

- 12º - TINTAS, VERNIZES E MATERIAIS PARA A SUA COMPOSIÇÃO.
- 13º - VIDROS E OBJETOS DE VIDRO.
- 14º - COUROS E ARTEFATOS DE COURO.
- 15º - ARTEFATOS DE BORRACHA.
- 16º - CORDOALHO, ARTIGOS PARA ESTUFAMENTO E FAZENDAS EM OBRA OU NÃO.
- 17º - DIVERSOS NÃO CLASSIFICADOS.
- 18º - MEDICAMENTOS, ARTIGOS PARA CURATIVOS, FARMÁCIA E UTENSÍLIOS CIRÚRGICOS.
- 19º - MADEIRAS.
- 20º - MÓVEIS E UTENSÍLIOS.
- 21º - CANOS EM GERAL, ACESSÓRIOS PARA ENCANAMENTO E MATERIAIS PARA INSTALAÇÕES SANITÁRIAS.
- 22º - FERRAMENTAS E MÁQUINAS FERRAMENTAS.
- 23º - BROCHAS E PINCÉIS.
- 24º - MATERIAIS PARA TELÉGRAFO E TELEFÔNE.
- 25º - MATERIAIS PARA INSTALAÇÕES ELÉTRICAS.
- A) - EM CARROS E LOCOMOTIVAS;
- B) - EM EDIFÍCIOS;
- C) - DIVERSOS PARA OS MESMOS FINS, INCLUSIVE PEÇAS SOBRESALENTES PARA MOTORES ELÉTRICOS.
- 26º - MATERIAIS PARA A VIA PERMANENTE.

- A) - PARA CONSTRUÇÕES;
- B) - PARA LINHA;
- C) - PARA HIDRÁULICA.

27<sup>o</sup> - PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTO.

28<sup>o</sup> - MATERIAIS PARA VEÍCULOS E INSTALAÇÕES DE FREIO A VÁCUO.

29<sup>o</sup> - AROS, EIXOS E MOLAS PARA VEÍCULOS E LOCOMOTIVAS.

30<sup>o</sup> - MATERIAIS PARA LOCOMOTIVAS.

31<sup>o</sup> - MATERIAIS EXTRAORDINÁRIOS.

PARA O MATERIAL DE EXPEDIENTE E IMPRESSOS, ESTÁ EM ORGANIZAÇÃO NOVO CATÁLOGO, DISTRIBUIDO DA SEGUINTE FORMA:

CAP. 1<sup>o</sup> - MATERIAL DE EXPEDIENTE.

" 2<sup>o</sup> - MATERIAL PARA TIPOGRAFIA.

" 3<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO GERAL, PREFIXO VE.

" 4<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO NO DEPARTAMENTO DE CONTRÔLE E FINANÇAS, PREFIXO F.

" 5<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO DO DEPARTAMENTO DE MECÂNICA, PREFIXO H:

" 6<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO NO DEPARTAMENTO DE OBRAS NOVAS, PREFIXO S.

" 7<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO NO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE, PREFIXO T.

" 8<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO NO DEPARTAMENTO DA VIA PERMANENTE, PREFIXO V.P.

" 9<sup>o</sup> - IMPRESSOS DE USO NO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, PREFIXO X:

(c) RECEBIMENTO DE MATERIAIS, CONFERÊNCIA E ESCRITURAÇÃO

AS ENTRADAS DE MATERIAIS NOS ARMAZENS SÃO DADAS:

- POR EMISSÃO DO IMPRESSO A-4, PARA OS MATERIAIS ADQUIRIDOS NO COMÉRCIO OU MANUFATURADOS NAS OFICINAS;
- POR NOTA DE DEVOUÇÃO X-2, DE MATERIAIS NOVO, JÁ DEBITADO OU MATERIAL PARA SER REFUNDIDO;
- POR TRANSFERÊNCIA A-15, DE UM ARMAZEM PARA OUTRO.

ESCRITURAÇÃO NAS FICHAS MODELO A-66

AS ENTRADAS DE MATERIAIS, BEM COMO AS SAÍDAS SÃO ESCRITURADAS NA FICHA A-66. NESSA FICHA CONSTA A INDICAÇÃO DA PRA TELEIRA E GAVETA ONDE ESTÁ ARMAZENADO O MATERIAL, CONFORME EXPLICAMOS NO TÍTULO "ORGANIZAÇÃO DOS ARMAZENS".

RELAÇÃO DE ENTRADAS E SAÍDAS

OS MATERIAIS RECEBIDOS SÃO RELACIONADOS NO IMPRESSO MODELO A-69, ORGANIZADO EM DUAS VIAS, QUE É ENVIADO PARA AS COMPETENTES SECÇÕES DO ESCRITÓRIO CENTRAL.

RELAÇÃO MENSAL DE ENTRADAS E SAÍDAS

ESSA RELAÇÃO É ORGANIZADA, MENSALMENTE, PELOS ARMAZENS E REMETIDA PARA AS SECÇÕES DE CONTAS E CONTRÔLE.

A PRIMEIRA UTILIZA ESSE IMPRESSO PARA VERIFICAR SE AS QUANTIDADES TOTAIS DE CADA MATERIAL COMBINAM COM OS PEDIDOS DE SAÍDAS E COM AS RESPECTIVAS ENTRADAS E A SEGUNDA PARA FINS ESTATÍSTICOS.

RELAÇÃO DE SALDOS

NO IMPRESSO PARA ESSE FIM, OS ARMAZENS DÃO CONHECIMENTO ÀS SECÇÕES DE CONTAS E CONTRÔLE, DAS QUANTIDADES DE MATERIAIS EM ESTOQUE NO DIA PRIMEIRO DE CADA MÊS.

A N E X O - 3PARTICULARIDADES DO SERVIÇO DE PREVISÃO E CONTRÔLE

- 1º - A) - PREVISÃO, CONTRÔLE E DISTRIBUIÇÃO DE MATERIAIS PARA COMPLETAR ESTOQUES PREVISTOS PARA CONSUMOS PERIÓDICOS DE ACÓRDO COM A SITUAÇÃO DOS MESMOS, TOMANDO-SE POR BASE OS CONSUMOS VERIFICADOS NO ANO ANTERIOR E DOS MESES DO ANO CORRENTE ATÉ A DATA DA ORGANIZAÇÃO DA PREVISÃO, AS QUAIS OBEDECEM ÉPOCAS DETERMINADAS E A ORDEM DOS CAPÍTULOS 1 A 31 DO CATÁLOGO DE ETIQUETAS.
- B) - REGISTRO DAS AQUISIÇÕES DE MATERIAIS POR ESPÉCIE E DIMENSÕES.
- C) - REGISTRO DE CONSUMO DOS MATERIAIS POR ESPÉCIE E DIMENSÕES.
- D) - REGISTRO DE PEDIDOS DE MATERIAIS EM SUPRIMENTO AOS ARMAZENS, POR ESPÉCIE E DIMENSÕES.
- 2º - PARA A EXECUÇÃO DESSES SERVIÇOS, A SECÇÃO DISPÕE DOS SEGUINTE ELEMENTOS:
- A) - IMPRESSO A-204 PARA PREVISÃO DE MATERIAIS.
- B) - FICHARIO (MODÉLO A-34) PARA REGISTRO DAS AQUISIÇÕES DE MATERIAIS.
- C) - FICHARIO PARA REGISTRO DE CONSUMO DE MATERIAIS.

D) - FICHÁRIO (MODELO A-75) PARA REGISTRO DOS PEDIDOS DE MATERIAIS EM SUPRIMENTO AOS ARMAZENS.

A EXECUÇÃO É PROCESSADA DA SEGUINTE FORMA:

AS PREVISÕES DE MATERIAIS, SÃO ORGANIZADAS NO IMPRESSO MODELO A-204, PERIÓDICAMENTE E POR CAPÍTULO, NELE CONSTANDO, O ESTOQUE NOS ARMAZENS, O CONSUMO VERIFICADO NO ANO ANTERIOR E NOS MESES DO CORRENTE, AS QUANTIDADES A SEREM ADQUIRIDAS DE ACORDO COM AS NECESSIDADES NO MOMENTO, PARA 3 A 6 MESES, QUANDO A COMPRA É NO PAÍS E 9 MESES, QUANDO DE IMPORTAÇÃO, O PREÇO DA ÚLTIMA AQUISIÇÃO E O ORÇAMENTO TOTAL DA PREVISÃO.

OS ESTOQUES SÃO VERIFICADOS NAS RELAÇÕES DE SALDOS, IMPRESSO MODELO X-43, REMETIDOS MENSALMENTE PELOS ARMAZENS, E O CONSUMO, PELA DICHAS CITADAS NA LETRA C DO ITEM ANTERIOR. APÓS ESTAS ANOTAÇÕES, CONSIGNA-SE AS QUANTIDADES A SEREM ADQUIRIDAS PARA COMPLETAR O PREVISTO AO CONSUMO NOS PERÍODOS ACIMA CITADOS, E, DEPOIS DE ORÇADO O VALOR TOTAL DA PREVISÃO, É ENCAMINHADO À CHEFIA DO DEPARTAMENTO, PARA APROVAÇÃO.

APÓS A EMISSÃO DA ORDEM DE COMPRA DOS MATERIAIS CONSIGNADOS NAS PREVISÕES, É REGISTRADO NAS FICHAS CITADAS NA LETRA B DO ITEM 2º, O NÚMERO E DATA DA CONCORRÊNCIA E ORDEM DE COMPRA, MATERIAL POR ESPÉCIE, DIMENSÕES, SI HOUVER, QUANTIDADE, PREÇO, NOME DO FORNECEDOR E PRAZO DE ENTREGA, E QUANDO RECEBIDO O MATERIAL, A DATA A QUANTIDADE E O NÚMERO DO A-4 EMITIDO PELO ARMAZEM RECEBEDOR.

QUANDO POR QUALQUER EVENTUALIDADE, O MATERIAL ADQUIRIDO NÃO FOR ENTREGUE NO PRAZO ESTIPULADO NA ORDEM DE COMPRA, E, FINDO ESTE, É COMUNICADO AO SR. ASSISTENTE DO DEPARTAMENTO, QUE SUPERINTENDE A SEÇÃO DE COMPRAS, PARA AS DEVIDAS PROVIDÊNCIAS JUNTO À FIRMA FORNECEDORA.

A SAÍDA DE MATERIAIS EM CONTA CUSTEIO É REGISTRADA POR ESPÉCIE NAS FICHAS DE QUE TRATA A LETRA C DO ITEM 2º, APÓS A CHEGADA DO IMPRESSO X-42 QUE É O BALANÇETE MENSAL DO MOVIMENTO DE ENTRADAS E SAÍDAS DE

## MATERIAIS NOS ARMAZENS.

62 - Os MATERIAIS SOLICITADOS EM SUPRIMENTO PELOS ARMAZENS, SÃO REGISTRADOS NAS FICHAS REFERENTES NA LETRA D DO ITEM 2º, POR ESPÉCIE E DIMENSÕES, SOMENTE OS QUE DEIXARAM DE SER FORNECIDOS POR FALTA DE ESTOQUE NO ARMAZEM FORNECEDOR DO TRECHO CORRESPONDENTE. APÓS ESTE REGISTRO, VERIFICA-SE PELO IMPRESSO X-43, O SALDO NOS DEMAIS ARMAZENS A FIM DE DETERMINAR O SUPRIMENTO DO RESTANTE, DENTRO DE SUAS POSSIBILIDADES.

QUANDO ENTRADO O MATERIAL ADQUIRIDO POR COMPRA, EXAMINAMOS ESSE FICHÁRIO, PARA FAZERMOS A DISTRIBUIÇÃO AOS ARMAZENS, DE ACÓRDO COM OS PEDIDOS QUE TEMOS POR ATENDER. ESTES FORNECIMENTOS SÃO AUTORIZADOS POR MEMORANDO AO ARMAZEM REMETENTE COM CÓPIA AO RECEBEDOR OU POR TELEGRAMA, QUANDO HOUVER URGÊNCIA NO CASO.

A N E X O - 4PARTICULARIDADES SOBRE O CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESASMATERIAIS

ESTA SECÇÃO CONTABILISA, AS DESPESAS PELA SEGUINTE MANEIRA:

- 1 - AO RECEBER OS PEDIDOS DOS ARMAZENS, CLASSIFICA E ANALISA AS ETIQUETAS POR CONTA.
- 2 - FINDA A ANÁLISE, É ORGANIZADO O IMPRESSO A-216, POR ARMAZEM, NO QUAL CONSTAM TÓDAS AS SAÍDAS.
- 3 - FEITO ISTO, SÃO CALCULADAS AS QUANTIDADES PELO PREÇO MÉDIO DOS RAZÕES.
- 4 - FINALMENTE, DE TODOS OS A-218, É ORGANIZADO, MENSALMENTE, UM RESUMO GERAL, O QUAL É REMETIDA A

CONTABILIDADE GERAL, ONDE SÃO AGRUPADAS, POR CONTA, TÓDAS AS SAÍDAS A CRÉDITO DA CONTA ALMOXARIFADO E O DÉBITO DAS CONTAS PARA AS QUAIS FORAM FORNECIDOS OS MATERIAIS.

### COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ESTA SECÇÃO COMTABILIZA AS DESPESAS COM COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES, PELA SEGUINTE MANEIRA:

- 1 - ORGANIZA QUADROS DE DISTRIBUIÇÃO DO CARVÃO, POR LOCALIDADE E OS CONFERE COM AS ENTRADAS NOS DEPÓSITOS.
- 2 - PROCEDE O REAJUSTAMENTO DAS ENTRADAS DE CARVÃO, PELOS BOLETINS DE ANÁLISE, DE ACÓRDO COM AS CALORIAS.
- 3 - ORGANIZA TRIMESTRALMENTE UM QUADRO DE RESUMO DAS ENTRADAS E TRANSFERÊNCIAS, DESTINADO À ESTATÍSTICA.
- 4 - QUANTO À LENHA, CONFERE AS ENTRADAS DOS DEPÓSITOS E DOS TRECHOS.
- 5 - PARA A CONTABILIZAÇÃO DAS SAÍDAS, É FEITA A ANÁLISE DOS PEDIDOS DE COMBUSTÍVEIS E DE LUBRIFICANTES DOS DEPÓSITOS, POSTOS DE VISITA, ESTAÇÕES, OFICINAS E USINAS.
- 6 - APÓS, É ORGANIZADO OS A-230 EM DUAS VIAS, DE TÓDAS AS ETIQUETAS E OS A-218 DAS RESIDÊNCIAS, LUZ E FÔRÇA.
- 7 - PÔSTO E PREÇO NOS A-218 SÃO OS MESMOS CALCULADOS, PARA EFEITO DE FATURAMENTO.
- 8 - ORGANIZA E CONFERE OS BALANCETES, SENDO ENTÃO REGISTRADOS NO LIVRO, TÓDAS AS SAÍDAS, POR ETIQUETA.

- 9 - ORGANIZA E CALCULA O QUADRO DE SAÍDAS DOS COMBUSTÍVEIS E DOS LUBRIFICANTES E DOS ÓLEOS A.B.C.G.R.A XA E ENCHIMENTO.

## ANEXO - 5

### PARTICULARIDADES DOS SERVIÇOS DE PROCURADORIA

A PROCURADORIA ORGANIZA OS PROCESSOS DE DESEMBARAÇOS DOS MATERIAIS IMPORTADOS, DE LONGO CURSO E DE CABOTAGEM.

DE ACÓRDO COM AS CLÁUSULAS XXII DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO, DECRETO 15 438, DE 10 DE ABRIL DE 1922 E IX DAS ALTERAÇÕES DESSE CONTRATO, ANEXAS AO DECRETO 18 551, DE 31 DE OUTUBRO DE 1928, MODIFICADAS POSTERIORMENTE PELO DECRETO LEI 2 939, DE 10 DE JANEIRO DE 1941. GOSA A VIAÇÃO FERREA DE ISENÇÃO DE DIREITOS E DEMAIS TAXAS ADUANEIRAS, COM EXCEÇÃO DA TAXA DE 2% DE PREVIDÊNCIA SOCIAL, PARA O MATERIAL RODANTE E SEUS ACESSÓRIOS, TRILHOS E ACESSÓRIOS, MATERIAIS PARA O SERVIÇO DAS OFICINAS E CONSERVAÇÃO DAS LINHAS E MATERIAL DE CUSTEIO.

AS NORMAS PARA A CONCESSÃO DAS ISENÇÕES E REDUÇÕES DE DIREITOS SÃO ESTABELECIDAS NO DECRETO LEI Nº 300, DE 24 DE FEVEREIRO DE 1938, QUE RESTRINGE E NEGA CONCEÇÕES PARA MATERIAIS COM SIMILAR NACIONAL.

A PROCURADORIA ORGANIZA O PROCESSO, A VISTA DOS DOCUMENTOS DE EMBARQUE QUE É CONSTITUÍDO DO OFÍCIO PEDINDO A ISENÇÃO, CITANDO OS DISPOSITIVOS LEGAIS, DE UMA RELAÇÃO DO MATERIAL EM DUAS VIAS E DO DESPACHO ALFANDEGÁRIO, EM OITO VIAS.

O OFÍCIO É SUBMETIDO À ASSINATURA DO EXMº SR. GOVERNADOR DO ESTADO E AS RELAÇÕES AO DISTRITO FISCAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PARA O RESPECTIVO CERTIFICADO TÉCNICO.

OS PEDIDOS DE ISENÇÃO DE DIREITOS SÃO APRECIADOS PELA SECÇÃO COMPETENTE QUE OS SUBMETE A DELIBERAÇÃO DA INSPETO-

RIA DA ALFANDEGA.

QUANDO É NEGADA A ISENÇÃO SOLICITADA, O ASSUNTO É LEVADO A APRECIÇÃO DA CHEFIA DO DEPARTAMENTO PARA DELIBERAR SOBRE A CONVENIÊNCIA DE RECURSO ÀS INSTÂNCIAS SUPERIORES.

O DESEMBARAÇO DO MATERIAL DE CABOTAGEM É FEITO PELO CONHECIMENTO MARÍTIMO.

### A N E X O - 6

#### PARTICULARIDADES DO SERVIÇO DE CONTABILIDADE DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

##### FORMAÇÃO DE PREÇOS

TUDO O MATERIAL PARA CONSUMO DA VIAÇÃO FÉRREA É ESCRITURADO NA CONTA "ALMOXARIFADO" QUE É DIVIDIDA EM SUB-CONTAS REPRESENTADAS PELA SUA ESPÉCIE.

O MATERIAL ADQUIRIDO PARA ENTREGA NO ARMAZEM DO DEPARTAMENTO É ESCRITURADO, APÓS CONFERIDO, NA CITADA CONTA.

O MATERIAL EM TRÂNSITO, DE FORNECEDOR PARA O ARMAZEM, É ESCRITURADO NA CONTA "MATERIAL EM TRÂNSITO", QUE APÓS RECEBIDO E CONFERIDO O DÉBITO, É TRANSFERIDO PARA "ALMOXARIFADO".

TÔDAS AS DESPESAS FEITAS COM O MATERIAL, PORTUÁRIOS, ALFANDEGÁRIAS, CARRETOS, ETC., SÃO IMPUTADAS AO MATERIAL.

PARA ESTABELECEER O PREÇO DO MATERIAL PARA IMPUTAR ÀS CONTAS DE CUSTEIO, PROCEDE-SE DA SEGUINTE FORMA:

ADICIONA-SE AO SALDO DO ANO ANTERIOR, AS ENTRADAS CORRESPONDENTES AOS MESES DO ANO CORRENTE E SUBTRAE-SE O TOTAL DAS SAÍDAS.

O SALDO DO VALOR DIVIDE-SE PELO SALDO DA QUANTIDADE, OBTENDO-SE O PREÇO MÉDIO, EXEMPLO:

ANO	MÊS	ENTRADAS			SAÍDAS		
		QUANTIDADE	PREÇO	IMPORTÂNCIA	QUANTIDADE DE	PREÇO	IMPORTÂNCIA
		LR	¢	¢	LR	¢	¢
1947	SD <sup>R</sup>	9 346,050	0,50	8 096,00			
1948	JR <sup>R</sup>	3 849	0,80	3 088,70			
1948	"	11 791	0,90	10 332,60	9.727	0,80	7.781,60
1948	FR <sup>R</sup>	4.913	0,97	4 772,70			
1948	"	5.306	0,87	4 649,70	10.484,5	0,90	9.436,10
1948	MÇ <sup>R</sup>	5.895	0,97	5 727,30			
1948	"	5.895	0,97	5 727,30	15.296	0,90	13.766,40
1948	ALL	19.653	0,97	19.091,00			
1948	"	2.947,50	0,97	2.863,60			
1948	"	5.895	0,97	5.727,30			
1948	"	9.826	0,97	9.545,50		1,00	

ENTRADAS: 85.316,550

79.621,70

SAÍDAS: 35.507,500

30.984,10

SALDOS: 49.809,050

48.637,60

PREÇO MÉDIO PARA O MÊS DE

MAIO:.....

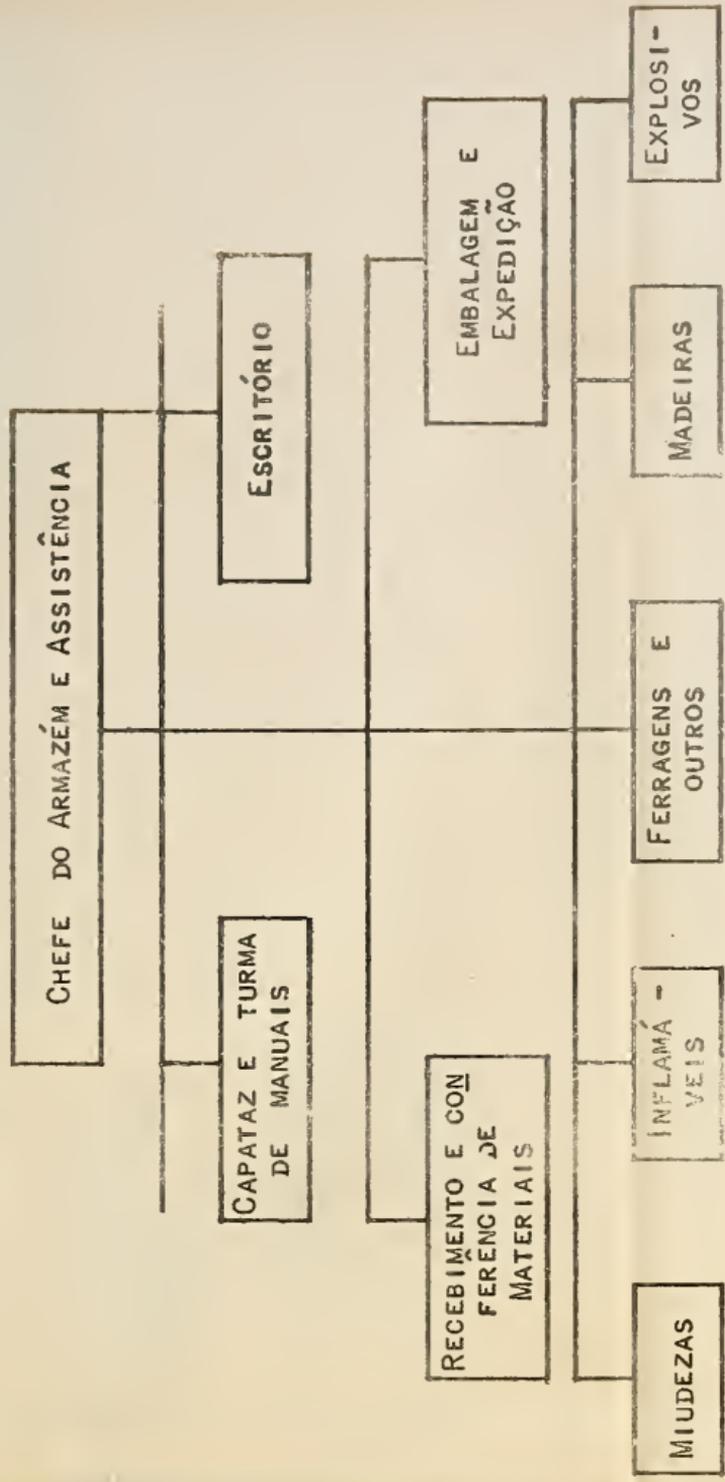
48.637,60 = ¢ 0,97

49.809,050

OBSERVAÇÃO: OS PREÇOS SEMPRE SÃO APURADOS COM A ANTECEDÊNCIA DE UM MÊS.

ORGANIZAÇÃO INTERNA

DOS  
ARMAZENS PRINCIPAIS



# DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

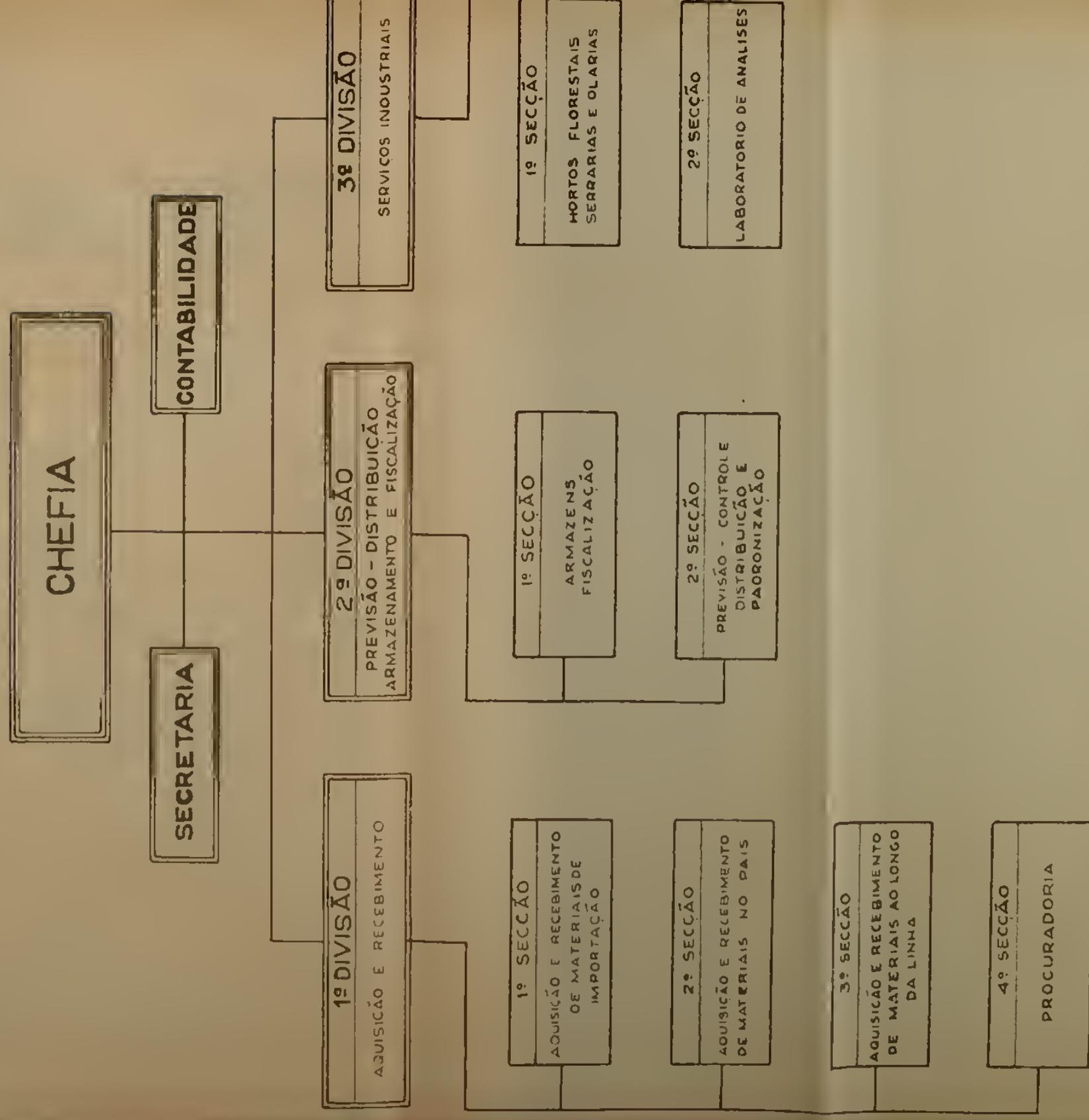
3.ª SECÇÃO

AQUISIÇÃO E RECEBIMENTO  
DE MATERIAIS AO LONGO  
DA LINHA

4.ª SECÇÃO

PROCURADORIA

# DEPARTAMENTO DE MATERIAIS























TRANSPORTE

TRANSPORTE









**VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL**

Departamento de Materiais



Previsão de materiais para estoque, relativos ao

**CAPÍTULO**.....

Mês de..... de 194.....

Organizada, em..... de..... de 194.....

.....



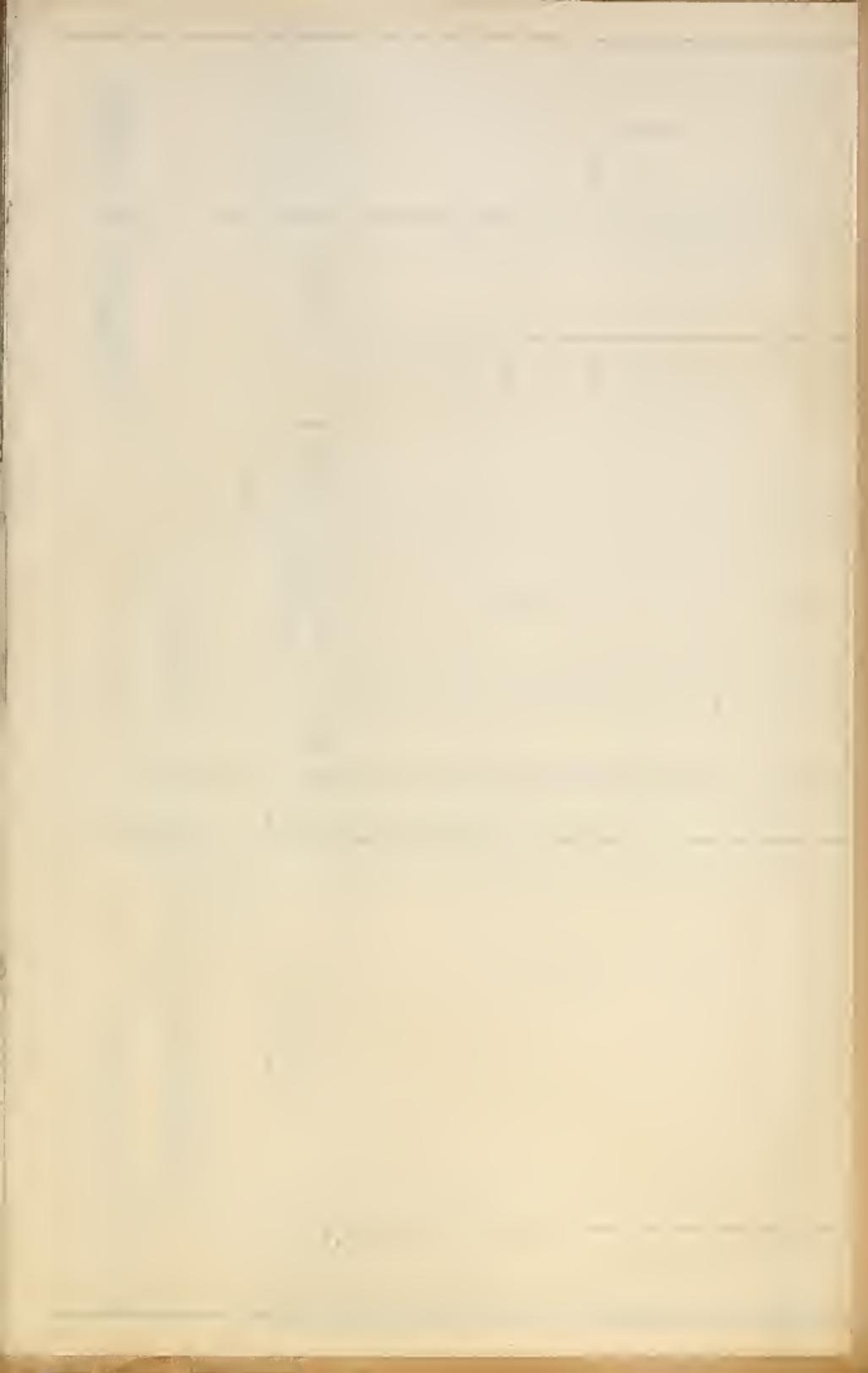




Name	Address	Occupation	Remarks
John Smith	123 Main St	Farmer	Owns 50 acres
Mary Jones	456 Elm St	Housewife	Wife of John Jones
Robert Brown	789 Oak St	Teacher	Works at school
Sarah White	101 Pine St	Merchant	Owns store
James Black	202 Cedar St	Carpenter	Works for Mr. White







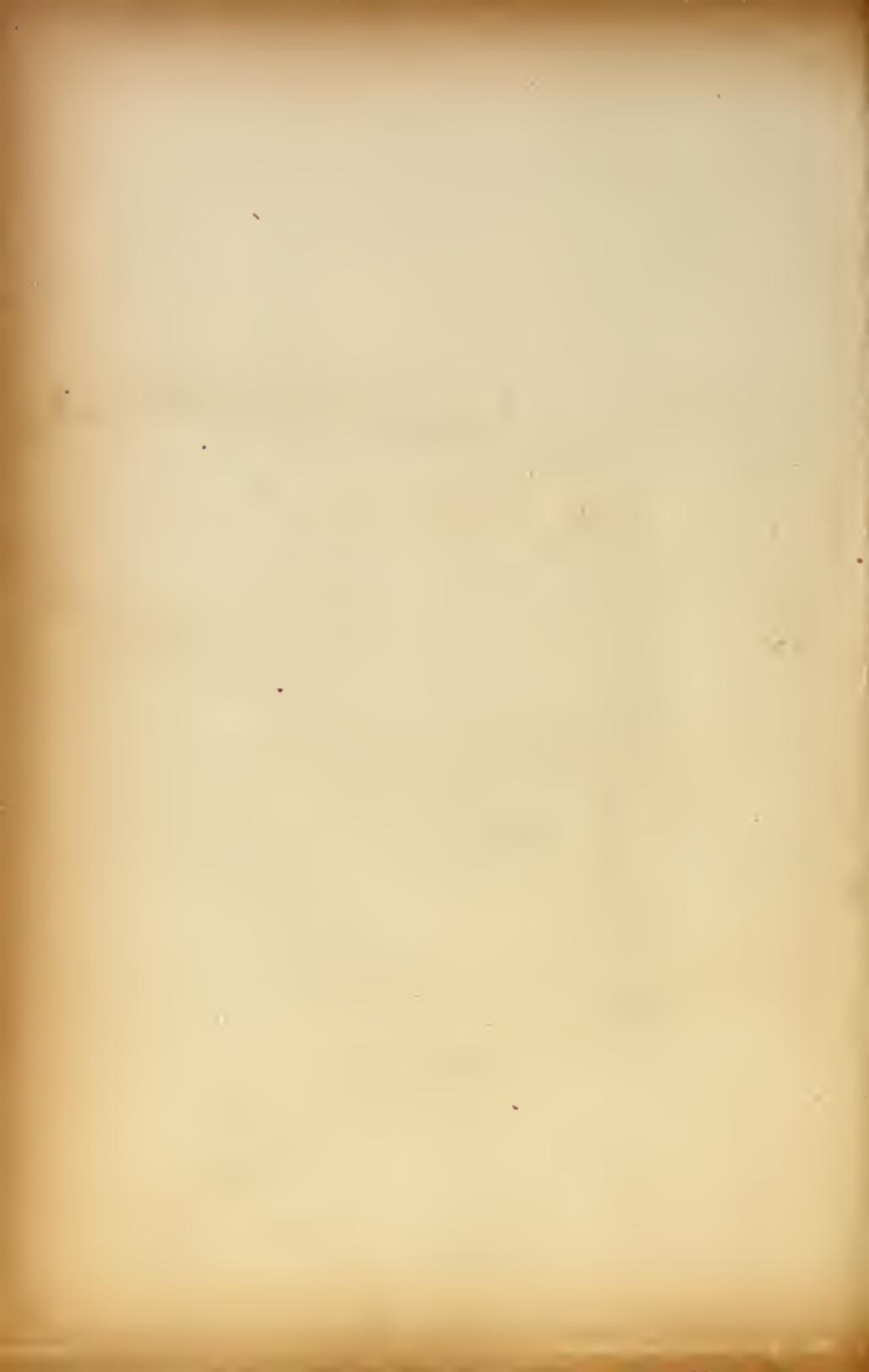


**Dr. ARTHUR CASTILHO :** AGRADEÇO MUITO AO DR. ATILA AMARAL A SUA VALIOSA CONTRIBUIÇÃO HOJE E TENHO QUE REAFIRMAR AQUI, MAIS UMA VEZ O QUE, CONSTANTEMENTE, TENHO DITO ENTRE OS COLEGAS, NA REPARTIÇÃO E FORA DELA ISTO É, QUE HÁ EXCELENCIA NA VIAÇÃO FÉRREA, NOS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE E MATERIAIS, CONCRETIZADOS NO SEU ALMOXARIFADO.

POSSO BEM APRECIAR ESSA PERFEITA ORGANIZAÇÃO DAQUELE SERVIÇO, PORQUE TIVE CONTACTO, COMO TODOS SABEM, POR LONGOS ANOS, DESDE O TEMPO QUE TIVE A HONRA DE SER FUNCIONÁRIO DA CIA. BELGA, DURANTE 4 ANOS, E, POSTERIORMENTE, COMO FISCAL QUE FUI DO DISTRITO DO RIO GRANDE DO SUL, JUNTO A VIAÇÃO FÉRREA.

AQUELES SERVIÇOS, A QUE ME REFERI E DE QUE TRATAMOS NA PRESENTE REUNIÃO, HONRAM A ADMINISTRAÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA OS SNRS. OUVIRAM O RELATO SUCINTO DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE MATERIAIS E, POR CERTO, CONCORDARÃO COMIGO SOBRE A MINÚCIA E O ESPÍRITO CIENTÍFICO DE ORGANIZAÇÃO ALÍ ADOTADO, DANDO, SEM DÚVIDA, OS MELHORES RESULTADOS POSSÍVEIS À ADMINISTRAÇÃO GERAL DAQUELA RÉDE. POR CERTO QUALQUER RESULTADO MENOS POSITIVO QUE SE VERIFIQUE NAQUELA ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA, EVIDENTEMENTE NÃO PROVÉM, NEM DA SECÇÃO DO MATERIAL DO ALMOXARIFADO, NEM DA SECÇÃO DE CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA, CUJOS SERVIÇOS SÃO MODELARES. APROVEITO PARA FAZER, DE PÚBLICO, A MINHA HOMENAGEM AOS SEUS DIRIGENTES E AOS SEUS ORGANIZADORES, CUJA OBRA DE MANUTENÇÃO TRADICIONAL SEMPRE TOMARAM COMO ESTÍMULO MAIOR DA SUA ATUAÇÃO. AGRADECENDO, PORTANTO, À VIAÇÃO FÉRREA E AOS SEUS DIGNOS DELEGADOS ESTA COLABORAÇÃO PRESTADA, LOUVO, COM ENTUSIASMO, OS SEUS TRABALHOS.

AGRADEÇO A TODOS A EFICIENTE COLABORAÇÃO E DECLARO ENCERRADA A SESSÃO.



**3a. SESSÃO**

**Realizada em 12 de Agosto  
de 1948**



3 a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 12-8-48

PRESIDÊNCIA :— Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virginio Santa Rosa  
Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá  
Engº Sebastião Guaracy do Amarante

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ruben Eugênio de Freitas Abreu

REDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

Cel José Machado Lopes

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALTO

Engº Fernando Vincent

VIAÇÃO FÉRREA RIO GRANDE DO SUL

Snr. Christiano Ehlers  
Engº Atila do Amaral  
Engº P. I. Dale Ore

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL  
Engº Alarico L. Silveira

CIA. MOGIANA

Engº Odir Dias da Costa  
Engº Alvaro de Souza Lima

GREAT WESTERN

Engº Manoel de Souza Leão  
Engº José Luiz Baptista

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Engº Ruy Costa Rodrigues  
Engº Luiz Orsini de Castro

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Engº Benjamin Magalhães de Oliveira

LEOPOLDINA RAILWAY

Engº Alcides Lins

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Francisco Coutinho

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ESTRADA  
DE FERRO ILHEUS A CONQUISTA

Engº Nelson Spinola Teixeira

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

SECRETARIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

DR. ARTHUR CASTILHO: ESTÁ INSTALADA A SESSÃO. DOU A PALAVRA AO DR. P. I. DALLE ORE.

**Dr. P. I. DALLE ORE**  
**Viação Férrea do Rio Grande do Sul**

EXM<sup>o</sup> SNR. PRESIDENTE.

EXM<sup>os</sup>. SNRS. DIRETORES E REPRESENTANTES DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS.

PELA PRIMEIRA VEZ NO DECURSO DE 30 ANOS DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS, VEJO-ME EM UMA ASSEMBLÉIA DE TAL MAGNITUDE, CONSTITUIDA PELOS ENGENHEIROS MAIS EXPERIMENTADOS E MAIS ESCLARECIDOS DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, SINTO-ME, NA VERDADE, PEQUENO PARA DESEMPENHAR A TAREFA QUE ME FOI DESIGNADA PELA DIREÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA, TAMBÉM, PORQUE, POR CONTIGÊNCIAS VARIADAS, DIMINUTA É A EXPERIÊNCIA QUE PUDEMOS ADQUIRIR SOBRE SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA. POR OUTRO LADO, SENDO BASTANTE DILATADO O TEMPO DE SERVIÇO PRESTADO AS FERROVIAS, BEM COMPREENDENDO A SITUAÇÃO AFLITIVA, TALVÉZ DOLOROSA, A QUE CHEGARAM AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, A NECESSIDADE DE ALGUMA MEDIDA RADICAL CAPAZ DE DAR-LHE NOVO ALENTO, IMPELEM-ME A APRESENTAR, COMO PREMISSA ALGUNS CONCEITOS DE ORDEM PESSOAL QUE SE ENQUADRAM NA PROJETADA CREAÇÃO DO ORGÃO DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS, POSTO PELO EGREGIO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

OS QUESITOS FORMULADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, REVELAM DUAS PREOCUPAÇÕES:

1 - A DA CREAÇÃO IMEDIATA DE UM ORGÃO, DESTINADO AO REERGUITO DAS ESTRADAS DE FERRO.

1 - A DE ASSEGURAR A ÊSSE ORGÃO O ÊXITO DA TAREFA SUPERIOR QUE DEVERÁ DESENVOLVER.

TENDO CADA ESTRADA DE FERRO SUAS CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS, SUA ORGANIZAÇÃO PECULIAR E UMA DETERMINADA FINALIDADE DENTRO DO ESTADO, COMPLEXA SE NOS AFIGURA UMA APERECIAÇÃO, MESMO DE ORDEM REGIONAL, QUE JUSTIFIQUE A NECESSIDADE DA CREAÇÃO DE UM NOVO ORGÃO DESTINADO AO REERGUIMENTO DESSA ESTRADA. TENDO CADA UMA, SEU GOVERNO PRÓPRIO, SEUS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS, SEUS ENGENHEIROS CHEFES DE DEPARTAMENTO, SEUS SUPERINTENDENTES, ETC. TUDO ESTÁ PREVISTO PARA O SEU PERFEITO FUNCIONAMENTO. SI APESAR DISSO A ESTRADA VAI MAL, SI PRECISA DE CONSTANTE REERGUIMENTO, É SINAL QUE O MAL MAIOR DEVE SER PROCURADO FORA DA ESTRADA E DE FORMA IMEDIATA, DENTRO DO ESTADO.

NESTE SENTIDO, ISTO É, NUM ÂMBITO INICIALMENTE EXTERNO À ESTRADA, SIM, JULGAMOS QUE NÃO SÓ SE JUSTIFICA MAS QUE É MUITO URGENTE A CREAÇÃO DE UM ORGÃO ESPECIAL COM A FINALIDADE DE PESQUIZAR QUAIS SEJAM OS FATORES DE ORDEM TÉCNICO - ECONÓMICA QUE VEM ATROFIANDO A JÁ INCIPIENTE VIDA DAS ESTRADAS DE FERRO E DE APLICAR OS REMÉDIOS NECESSÁRIOS. MAS UMA ATUAÇÃO DESSA NATUREZA SÓ SERÁ POSSÍVEL SI SE ADMITIR UM CONTACTO MAIS ÍNTIMO ENTRE O GOVERNO E A ESTRADA, SABIDO COMO É QUE AS ESTRADAS NÃO SÓ PERDERAM O MONÓPOLIO DOS TRANSPORTES TERRESTRES MAS, ESTÃO PERDENDO, DIA A DIA, OS TRANSPORTES QUE LHES ASSEGURAVAM MAIOR VITALIDADE. SI SE ADMITIR AINDA QUE O POSTULADO DE QUE A ESTRADA DEVE BASTAR-SE A SI PRÓPRIA DEVE SER ALTERADO OU SUBSTITUÍDO. ESTE POSTULADO FOI ESTABELECIDO NO TEMPO EM QUE AS ESTRADAS DE FERRO POSSUÍAM O MONÓPOLIO DOS TRANSPORTES TERRESTRES. HOJE A SITUAÇÃO É BEM DIFERENTE.

AS ESTRADAS DE FERRO, NO BRASIL, TÊM DESEMPENHADO E DESEMPENHARÃO, POR MUITO TEMPO AINDA, UMA TAREFA DE PRIMEIRA GRANDEZA. ELAS CONSTITUEM, COMO JÁ O TESTEMUNHARAM PROPECTOS ENGENHEIROS E DISTINTOS BRASILEIROS, ENTRE OS QUAIS EU ME PERMITO CITAR O ILUSTRE ENGENHEIRO J. LUIZ BATISTA QUE NOS HONRA COM SUA PRESENÇA, O PATRIMÓNIO MAIS VALIOSO DA NAÇÃO, NÃO SÓ PELO QUE TÊM REALIZADO NA ORDEM ECONÓMICA, MAS PELO QUE TÊM REALIZADO E VÊM REALIZANDO NA ORDEM DE BRASILIDADE. É PORTAN-

TO SUA MAIOR ESCOLA DE HOMENS, SEU MAIS ELEVADO ORGÃO EDUCADOR. CUMPRIRIA POIS FOSSE RECONHECIDA ESSA VERDADE. CUMPRIRIA EXAMINAR E TALVEZ RECONHECER QUE O POSTULADO "BASTAR-SE A SI PRÓPRIA" DEVE SER SUBSTITUÍDO POR OUTRO, "REINTEGRAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO ESTADO", E ATUAR SEM PERDA DE TEMPO ENQUANTO NÓS FÔR FACULTADA UMA REAÇÃO CONTRA O ESPÍRITO DE ECÔNOMIA ATUAL QUE PARECE SER IMPESSOAL, ISENTO DE QUALQUER SENTIMENTO PÁTRIO. DE QUE MODO ATUAR? SERIA PRECISO PARTIR DA NOÇÃO DE ESTADO. O ESTADO É POSTERIOR AO HOMEM. EXISTE PARA O BEM DE SEUS CIDADÃES, PARA SUA ELEVÇÃO ESPERITUAL. SERIA PRECISO SUBORDINAR TODOS OS EMPREENDIMENTOS ESTATAIS AO PRINCÍPIO DO BEM COLETIVO. CONSIDERAMOS O RIO GRANDE DO SUL. EXISTE NAQUELE ESTADO UMA SÓ ENTIDADE FERROVIÁRIA. É ADMINISTRADA PELO ESTADO. REVESTE-SE DE CARATER ECÔNOMICO REGIONAL E DE CARATER NACIONAL EM PRÉSENÇA DA RÉDE DE ORDEM MILITAR. O CARATER ECÔNOMICO CONFERE-LHE PRIMAZIA NO SENTIDO INDUSTRIAL. NÃO HÁ INDÚSTRIA PRIVADA QUE SE LHE APROXIME. O CARATER NACIONAL É IMEDIATO, O ECÔNOMICO É MEDIATO. É O ORGÃO VITAL DO ESTADO. SEU BOM OU MAU FUNCIONAMENTO SE REFLETE EM 4 000 000 DE PESSOAS, TAL É A POPULAÇÃO DO ESTADO.

TAIS RAZÕES SE NOS ÁFIGURAM SUFICIENTEMENTE FORTES, IMPEKIOSAS MESMO, PARA EXIGIREM, POR SI; A UNIÃO ÍNTIMA, DIRETA E PERMANENTE ENTRE ESTADO E ESTRADA, EM CONTRAPOSIÇÃO AO POSTULADO "BASTAR-SE A SI PRÓPRIA". DE UM MODO GERAL EXISTEM ESTRADAS DE FERRO QUE ATENDEM EXCLUSIVAMENTE AO BEM COLETIVO E POR ISSO SÃO ADMINISTRADAS PELOS PODERES PÚBLICOS, ESTADUAIS OU FEDERAIS. OUTRAS ESTRADAS ADMINISTRADAS POR ENTIDADES PARTICULARES ATENDEM SIMULTANEAMENTE AO BEM PÚBLICO E PRIVADO. DAÍ DIFERENTES MODALIDADES DE CONTACTO OU RELAÇÕES ENTRE A ESTRADA, O GOVÉRNO DO ESTADO E O GOVÉRNO DA UNIÃO.

POR OUTRO LADO - SNR. PRESIDENTE - A POLÍTICA NOS PROMETE INVARIAVELMENTE TRÊS COISAS, A SABER:

- GRANDES EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA;
- ALIMENTAÇÃO DO POVO
- EDUCAÇÃO DO POVO.

NÃO EXPLICA COMO CONSEGUIRA O DINHEIRO PARA ESSES  
FINS OU SE O CONSEGUIRÁ A CUSTO DE ALGUM ESMAGAMENTO.

O CERTO É QUE SOMENTE OS EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA TÊM EXPRESSÃO DECISIVA PARA QUE EM PRIMEIRA INSTANCIA, SE ESTABELEÇA AQUELA BASE ECONÔMICA, NECESSÁRIA PARA A ALIMENTAÇÃO, SAÚDE E EDUCAÇÃO DO POVO. EM NOSSO PAÍS, PORÉM, OS EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA, NÃO SÓ SÃO DIFÍCIS, MAS EXIGEM SEMPRE GRANDES SOMAS DE DINHEIRO, GRANDE SACRIFÍCIO MONETARIO, DAÍ A NECESSIDADE DE DETERMINAÇÕES ABSOLUTAMENTE CERTAS, A NECESSIDADE DE ESTUDOS PRÉVIOS QUE ESTABELEÇAM O GRÁU DE PRIORIDADE DE TAIS EMPREENDIMENTOS.

TALVEZ CONVENHA LEMBRAR QUE OS GOVÊRNOS SÃO, DE REGRA, CONSTITUIDOS POR MAGISTRADOS. E OS MAGISTRADOS, PELAS ALTAS FUNÇÕES QUE EXERCEM, NEM SEMPRE PODEM TER UMA VISÃO DE CONJUNTO, CLARA, DOS EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA QUE DEVEM SER ATACADOS. NEM PODE, ESSA VISÃO SER-LHE MINISTRADA, POR TODOS OS TEMPOS, PELO SECRETÁRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, POIS QUE ESTE PODE NÃO SER ENGENHEIRO. A ENGENHARIA COMO A MEDICINA TEM SUAS FORMAS ESPECIALISADAS MAS, É SEMPRE A PALAVRA DO MÉDICO ESPECIALISTA A QUE PODE CURAR OU A QUE ORIENTA O TRATAMENTO DO ENFERMO. ENTÃO, SE EM NOSSO PAÍS, OS EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA ASSUMEM IMPORTANCIA QUASI TRANSCENDENTAL QUER NOS PARECER QUE CADA GOVÊRNO DEVIA POSSUIR UM ORGÃO CONSULTIVO OU ORIENTADOR TIRADO DA ENTIDADE DE EXPRESSÃO, MAIS AMPLA, MAIS EXPERIMENTADA, MAIS APRIMORADA: A ESTRADA DE FERRO.

O ÓRGÃO DE PESQUIZAS TÉCNICO-ECONÔMICA QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO VEM DE PROPOR SUA CRIAÇÃO URGENTE, CONSTITUIRIA SEMELHANTE ÓRGÃO, SUA FUNÇÃO PRIMEIRA SERIA A DE PREPARAR OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA A SOLUÇÃO DO MAL MAIOR, ISTO É, FIXAR A ORDEM DE PRIORIDADE DOS EMPREENDIMENTOS DE ENGENHARIA DO ESTADO, EM FUNÇÃO DOS RECURSOS FI-

NANCEIROS DISPONÍVEIS. O GRÁU DE RECONHECIMENTO MANIFESTADO PELO GOVERNO PERMITIRÁ, ENTÃO, UMA ATUAÇÃO MAIS OU MENOS INTENSA NOS PROBLEMAS FERROVIÁRIOS PRÓPRIAMENTE DITOS.

FIGURIAM, DESTE MODO, ESTABELECIDAS AS PREMISSAS NECESSÁRIAS PARA O ÊXITO INTEGRAL DO NOVO ÓRGÃO. SE DEPOIS DISSO CONTINUAREM AS DIFICULDADES, A "SABOTAGEM", PREVISTA COM SABEDORIA PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO., ENTÃO SERÁ FORÇOSO RECONHECER DE QUE FORAM EXGOTADAS TODAS AS POSSIBILIDADES PARA QUE ISSO FOSSE EVITADO.

RESUMINDO: É NECESSÁRIO SALVAR AS ESTRADAS DE FERRO CUSTE O QUE CUSTAR. PARA ESSE FIM SERÁ CREADO EM CADA ESTADO UM ÓRGÃO CAPAZ DE SUGERIR OU DE ORIENTAR, NA PARTE TÉCNICO-ECONÔMICA AS DUAS MAIORES FORÇAS DO ESTADO: O GOVERNO DE UM LADO, AS ESTRADAS DE FERRO DO OUTRO. SERÁ UM ELO DE COORDENAÇÃO E DE EQUILÍBRIO DE QUE NOS FALOU O ENGENHEIRO YEDDO FIUZA, EM SEU BRILHANTE TRABALHO.

AS PRESENTES CONSIDERAÇÕES - SNR. PRESIDENTE - FORAM INICIADAS EM PORTO ALEGRE E CONCLUÍDAS AQUI NO RIO DE JANEIRO. NÃO TEM OUTRA PRETENÇÃO DO QUE EXPÔR QUAL O CONCEITO QUE FAZEMOS DO ÓRGÃO DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS PARA QUE O FIM SUPERIOR QUE SE PROPÕE ATINGIR SEJA COLIMADO DE MANEIRA ABSOLUTA. CERTAMENTE O PROBLEMA SERÁ MAIS COMPLEXO NOS ESTADOS ONDE EXISTEM ESTRADAS DE FERRO PARTICULARES. MAS NÃO ISTO DITO QUE SEJA IRREALIZAVEL UMA VEZ QUE A IDÉIA APRESENTADA, TENHA FUNDAMENTO.

FINALIZANDO EU DESEJARIA DIZER-VOS - SNR. PRESIDENTE - DA VERDADEIRA ELEGRIA AO OUVIR ~ DIAS PASSADOS - NESTA SALA AS ONROSAS REFERENCIAS A UMA PESSOA.

COMO SIMPLES TRABALHADOR QUE SOU, EU PERMITO-ME EM DIZER-VOS QUE CONSIDERO AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS COMO SENDO OS VAGÕES ESSENCIAIS, OS VAGÕES VITAIS DA NAÇÃO. DO SEU GRAU DE PROSPERIDADE DEPENDE EM GRANDE PARTE A PROPRIEDADE DA NAÇÃO. BEM SE COMPREENDE ESTÃO O GRAU DE TRANSCENDENCIA DE VOS SAS DETERMINAÇÕES.

QUE DEUS VOS INSPERE A FIM DE QUE DAS DIRETRIZES POR VÓS TRAÇADAS POSSAM AS ESTRADAS GANHAR O PÃO DE CADA DIA, PÃO QUE ELAS DEVEM ENTREGAR AOS SEUS LABORIOSOS SERVIDORES.

DR. ARTHUR CASTILHO : MUITO OBRIGADO, NOBRE E PRESADO AMIGO DR. DALLE ORE, PELA GENEROSIDADE DAS PALAVRAS PROFERIDAS A MEU RESPEITO.

OUVI ATENTAMENTE, COMO TODOS OS COLEGAS PRESENTES, A ORAÇÃO DO ILUSTRADO REPRESENTANTE DA VIAÇÃO FÉRREA E, EM ACOMPANHADO ESSA LEITURA, NOTAMOS, MAIS UMA VEZ, O CUIDADO COM QUE A VIAÇÃO FÉRREA PROCURA ORIENTAR OS SEUS SERVIÇOS NOS DIVERSOS SETORES. JÁ ME REFERI, ONTEM, EM TERMOS NITIDAMENTE AO SETOR DE CONTABILIDADE E FINANÇAS E ESSES ELOGIOS DEVEM SER ESTENDIDOS A TODOS OS DEMAIS DEPARTAMENTOS DA VIAÇÃO FÉRREA ONDE SE TRABALHA COM VERDADEIRO CUIDADO, INTELIGENCIA E PATRIOTISMO. AS DIFICULDADES DA VIAÇÃO FÉRREA COMO OS SNRS. TODOS SABEM, DECORREM ANTES DE INSUFICIÊNCIA DAS INSTALAÇÕES FIXAS E DE EQUIPAMENTO MÓVEL, DO QUE DE QUALQUER FALHA TÉCNICA DOS SEUS COMPETENTES SERVIDORES. ISSO EU POSSO DIZER COM A CONVICÇÃO PROFUNDA DE QUEM ACOMPANHOU, DURANTE VÁRIOS ANOS, OS SERVIÇOS DAQUELA IMPORTANTE RÊDE SULINA. ANTERIORMENTE JÁ FIZ NOTAR QUE A VIAÇÃO FÉRREA TAMBÉM SOFRE DAQUELES MALES DE UMA INTEGRAÇÃO DE DIVERSAS LINHAS COM DEFICIÊNCIAS INTRISICAS E QUE DEPOIS, NUM CONJUNTO DE INTERLIGAÇÕES, DETERMINOU A EXPANSÃO DESSES MALES DE ORDEM TÉCNICA A TODO O CONJUNTO DA RÊDE. DE FORMA QUE O CONJUNTO, COM ESSA INTERLIGAÇÃO, SE GANHOU EM MUITOS ASPECTOS, FICOU GRANDEMENTE PREJUDICADA EM RELAÇÃO AO ASPECTO TÉCNICO. FOR

MOU-SE UMA CADEIA CUJA RESISTÊNCIA É SEMPRE DE ÉLO MAIS FRACO E, NESSAS CONDIÇÕES, VEMOS AQUELAS LINHAS DE PIORES CONDIÇÕES, TÉCNICAS ATUANDO COM DESVANTAGENS ECONÔMICAS PARA O CONJUNTO DA REDE, RAZÃO PELA QUAL ACHO MUITO BEM SITUADA A PROPOSIÇÃO DO ILUSTRADO COLEGA DR. DALLE ÔRE, INSISTINDO NA CRIAÇÃO DE INSTITUTOS DE PESQUISAS QUE POSSAM ORIENTAR, DEFINITIVAMENTE, O TRABALHO FERROVIÁRIO NÃO SÓ NO SUL, COMO EM TODO O PAÍS.

CONHEÇO PERFEITAMENTE O SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DA VIAÇÃO FÉRREA E O DR. DALLE ÔRE TEVE IMPRESSÃO EXATA QUANDO AFIRMOU PARECER-LHE QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO ESTAVA SATISFEITO COM OS SERVIÇOS ESTATÍSTICOS DAQUELA FERROVIA. DE FATO ESTÁ E EU POR VÁRIAS VEZES, TENTEI MESMO GENERALIZAR ESSE MÉTODO DE ESTUDOS MENSAS E PUBLICAÇÕES TRIMESTRAIS QUE A VIAÇÃO FÉRREA FAZ COM TANTA EFICIENCIA, SEM CONTUDO, TER PODIDO CONSEGUIR ESSE ASPECTO DE GENERALIDADE QUE EU CONSIDERAVA TÃO NECESSÁRIO, UMA VEZ QUE OUTRAS ESTRADAS AINDA NÃO CONSEGUIRAM TER A MESMA FORMAÇÃO ESTATÍSTICA QUE SE NOTA LÁ NO SUL DO PAÍS E NO ESTADO DE SÃO PAULO. TODAVIA, OS DADOS ORA ELABORADOS PARA O TRABALHO DESTA CONFERÊNCIA E APRESENTADOS PELA VIAÇÃO FÉRREA SERVIRÃO DE SUBSÍDIO PARA OS ESTUDOS QUE ESTAMOS FAZENDO, SOLICITADOS PELAS DIVERSAS ESTRADAS, PARA UMA ORIENTAÇÃO ESTATÍSTICA ATIVA, DE MANEIRA QUE SE POSSA ACOMPANHAR A MARCHA REGULAR DOS TRABALHOS INDUSTRIAIS DOS TRANSPORTES PELO TRILHO, MEDIANTE AJUDA DE ESTATÍSTICAS ATIVAS E NÃO COMO TEMOS ATÉ O PRESENTE, EM NOSSO DEPARTAMENTO OFICIAL, ISTO É ESTATÍSTICAS MAIS HISTÓRICAS, COM PUBLICAÇÕES ATRAZADAS E COM DADOS REFERENTES HÁ ANOS PASSADOS, QUE JÁ NÃO NOS PERMITEM UMA ORIENTAÇÃO SEGURA PARA A IMPLANTAÇÃO E DIRETRIZ DEFINITIVA NO MELHORAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS.

LOUVO PORISSO, MAIS UMA VEZ, A EXCELÊNCIA DOS TRABALHOS DA VIAÇÃO FÉRREA E AGRADEÇO AO DR. DALLE ÔRE A SUA CONTRIBUIÇÃO MUITO VALIOSA.

TEM A PALAVRA O SNR. REP. DA ARARAQUARA.



Snr. FERNANDO VINCENT  
Estrada de Ferro Araraquara

EXM<sup>o</sup> SNR. PRESIDENTE:

DESIGNADO PARA REPRESENTAR O DEPARTAMENTO DAS FINANÇAS DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA NESTAS REUNIÕES, PEÇO LICENÇA A V. EXCIA. PARA DISCORRER SÔBRE ALGUNS DOS ASSUNTOS ATINENTES AO DEPARTAMENTO QUE REPRESENTO, COM O DESEJO SINCERO DE CONCORRER, EMBORA MODESTAMENTE COM UMA PARCELA ÍNFIMA, NO CONJUNTO DAS BRILHANTES IDÉIAS MANIFESTADAS ATÉ AGORA PELAS EMINENTES PERSONALIDADES QUE CONCORRERAM A ÊSTE CONCLAVE.

I - B) - ALMOXARIFADO

- 1) - PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUÍTO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES.

A PADRONIZAÇÃO EM QUALQUER CASO É DA MAIOR UTILIDADE. SOMOS FERVENTE APOLOGISTA DA UNIFORMIDADE DA PADRONIZAÇÃO. NO CASO CONCRETO DE QUE TRATAMOS SERIA MUITO CONVENIENTE, NÃO SÓ COM RELAÇÃO AOS MATERIAIS CONSUMIDOS NOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS DE CADA ESTRADA COMO EM GERAL, NOS QUE SÃO COMUNS A TODAS ÀS FERROVIAS. NATURALMENTE, AS INDÚSTRIAS PRODUTIVAS PRODUZINDO-OS PADRONIZADOS, PODERIAM FAZÊ-LO EM MAIOR ESCALA, REDUZINDO O CUSTO.

PROPORIAMOS UM TRABALHO CONJUNTO, PRIMEIRAMENTE DOS TÉCNICOS DAS ESTRADAS, A FIM DE ESCOLHER-SE A ESPECIFICAÇÃO DE

CADA MATERIAL PARA UM ENTENDIMENTO POSTERIOR COM AS FONTES PRODUTIVAS.

DEVO ACRECENTAR QUE NA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, E CREIO QUE EM OUTRAS ESTRADAS, TAMBÉM, JÁ SE VEM TRABALHANDO, DE ALGUNS ANOS PARA CÁ, COM O OBJETIVO DE PADRONIZAR ALGUNS MATERIAIS DE ESCRITÓRIO. HÁ SEMPRE A VENCER ALGUMAS DIFICULDADES, ORIGEM DAS PREFERÊNCIAS DE ALGUNS FUNCIONÁRIOS POR DETERMINADAS MARCAS DE MÁQUINAS DE ESCREVER OU DE CALCULAR, DE PAPEL CARBONO E FITAS PARA MÁQUINAS ETC. ETC., DIFICULDADES ESSAS QUE IRÃO SENDO VENCIDAS UMA VEZ DEMONSTRADA A SUPERIORIDADE DE UNS PRODUTOS SOBRE OS OUTROS, MEDIANTE ESTUDOS E ANÁLISES DO I.P.T.

NAS ESTRADAS DE FERRO DA RÊDE PAULISTA FAZ ANOS QUE VEM SENDO UTILIZADOS IMPRESSOS PADRONIZADOS PARA OS DESPACHOS BEM COMO PARA A LIQUIDAÇÃO DAS CONTAS DE TRÁFEGO MÚTUO.

JÁ QUE NO TÍTULO ALMOXARIFADO SE TRATA DA AQUISIÇÃO DE MATERIAIS, APROVEITO A OPORTUNIDADE E, COM A DEVIDA VÊNIA, EXPONHO NOSSA OPINIÃO ACERCA DE UMA IDÉIA AINDA ACEITA POR ALGUNS. É A RESPEITO DA PARTE DE COMPRAS DE MATERIAIS, FUNÇÃO QUE DEVE ESTAR A CARGO DE TÉCNICOS ESPECIALIZADOS E NÃO DO ALMOXARIFE. CONFUNDEM-SE COM FREQUÊNCIA AS FUNÇÕES DE ALMOXARIFE COM AS DE COMPRADOR. AQUELE DEVE SER QUEM RECEBE, CONFERE E CONSERVA SOB SUA CUSTODIA OS MATERIAIS, DISTRIBUINDO-OS MEDIANTE REQUISIÇÕES QUE LHE SÃO FEITAS PELAS DIVERSAS REPARTIÇÕES. A AQUISIÇÃO COMPETE À REPARTIÇÃO DE COMPRAS QUE SERIA UMA DAS REPARTIÇÕES INTEGRANTES DO DEPARTAMENTO DAS FINANÇAS.

- 2) - ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS-ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.

NAS ESTRADAS EM QUE SEU DESENVOLVIMENTO O AUTORIZA, CONVENIENTE É A DISTRIBUIÇÃO DE DEPÓSITOS DO ALMOXARIFADO AO LONGO DA LINHA. SERIA, NÃO HÁ A NEGAR, DE GRANDE AUXÍLIO PARA QUE RÁPIDAMENTE FOSSEM AS REQUISIÇÕES ATENDIDAS.

TAMBÉM FACILITA O SERVIÇO DE DISTRIBUIÇÃO A EXISTÊNCIA DE MATERIAIS EM DEPÓSITO NOS DEPARTAMENTOS. ESTES, A MEDIDA QUE OS VÃO APLICANDO, ORGANIZAM AS CONTAS PARA QUE A CONTABILIDADE FAÇA OS LANÇAMENTOS DE BAIXA.

ISSO JÁ SE FAZ NA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA COM RESULTADOS PRÁTICOS.

- 3) - CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL, PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

NÊSTE PONTO DEVO DIZER QUE SE SE TRATA DO CONTRÔLE DO VALOR DOS MATERIAIS, ESTE É FEITO POR INTERMÉDIO DA CONTABILIDADE. NÃO É PORÉM, CONTRÔLE PROPRIAMENTE DITO. É A ESCRITURAÇÃO DAS DESPESAS E A COMPARAÇÃO MENSAL COM A DESPESA DE IGUAL PERÍODO NO ANO ANTERIOR. SE, PORÉM, O ENUNCIADO DO ITEM SE REFERE AO CONTRÔLE DAS QUANTIDADES VOLUME DE CONSUMO - ESTÁ A CARGO DO DEPARTAMENTO INTERESSADO QUE, POR SEU CHEFE DE ESCRITÓRIO, PELO INSPECTOR DO DEPARTAMENTO E PELOS CHEFES DE SEÇÃO, COMPARANDO COM O CONSUMO NORMAL PROCEDEM AOS CORTES ACONSELHÁVEIS.

## I - C) - CONTABILIDADE

- 1) - UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉZ DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.

A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS, INTRODUZINDO, NO SISTEMA DE ESCRITURAÇÃO FERROVIÁRIA, MODIFICAÇÕES RADICAIS, REVOLUCIONAM, POR ASSIM DIZER, A PRAXE ANTIGA DE FICAR AD-LIBITUM DO CONTADOR OU GUARDA-LIVROS QUE A TINHA A SEU CARGO, ORIENTADA, TALVEZ, EM ALGUNS CASOS, POR ESPÍRITOS MENOS ADAPTADOS À EVOLUÇÃO DOS TEMPOS, SEGUINDO ENSINAMENTOS EMPÍRICOS E SEM O DESCORTÍNIO QUE O PROGRESSO ATUAL, DAS ESTATÍSTICAS IMPÕE PARA MAIS PERFEITA ORIENTAÇÃO DAS ADMINISTRAÇÕES.

2 e 3) - VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO E DIFICULDADES ENCONTRADAS.

PODEMOS AFIANÇAR QUE POSTA EM PRÁTICA NA E.F.A. EM 1943 E, ELIMINADAS ALGUMAS DIFICULDADES QUE EM COMEÇO APARECERAM, ESTÃO SENDO APLICADAS AS SUAS REGRAS SEM INCONVENIENTES E SEM INTERRUÇÃO ATÉ HOJE.

4) - AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.

OUVI, SR. PRESIDENTE, V. EXCIA. DIZER ANTE-ONTEM, QUE O TRABALHO QUE A DIGNA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO ELABOROU ESTÁ SENDO DATILOGRÁFADO. NADA TEMOS A DIZER, PORTANTO, ACERCA DE SUA AÇÃO. AGUARDAMOS A DISTRIBUIÇÃO DO TRABALHO QUE, ESTAMOS CERTOS, ESTARÁ À ALTURA DA RECONHECIDA COMPETÊNCIA E DOS PROFUNDOS CONHECIMENTOS QUE DA MATÉRIA TEM TODOS OS SEUS MEMBROS.

PROPORIAMOS QUE, SE HOUVER ESTRADAS QUE AINDA NÃO ADAPTARAM SUA ESCRITA INDUSTRIAL À PADRONIZAÇÃO, SE RECOMENDE COM EMPENHO SUA ADAPTAÇÃO NO MAIS CURTO ESPAÇO DE TEMPO POSSÍVEL, REITERANDO-SE ASSIM O QUE SE DISSE NA PORTARIA Nº 385, DE 20 DE JULHO DE 1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E QUE IGUALMENTE

SE AUTORIZA E RECOMENDA ÀS QUE JÁ A ADOTAVAM EXPONHAM AS DÚVIDAS QUE AINDA TIVERAM, DIRETAMENTE A COMISSÃO, SEM AGUARDAR A REALIZAÇÃO DE REUNIÕES INVOCADAS PARA ESSE FIM.

- 5) - DIFICULDADE NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS, ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

PARECE-ME QUE O ENUNCIADO SE REFERE À DEMORA QUE HÁ POR PARTE DO GOVERNO NA LIQUIDAÇÃO E NÃO A DIFICULDADES QUE AS ESTRADAS POSSAM TER PARA PROCESSAR AS REQUISIÇÕES, POIS NÃO HÁ VERDADEIRAMENTE, TAIS DIFICULDADES.

PROPORMOS UM ENTENDIMENTO COM O GOVERNO:

- 1<sup>a</sup>) PARA QUE AS REPARTIÇÕES AUTORIZADAS A REQUISITAR TRANSPORTES NÃO O FIZESSEM SEM PRÉVIO EMPENHO DA CORRESPONDENTE IMPORTANCIA;

- 2<sup>a</sup>) QUE PARA APRESENTAÇÃO DAS CONTAS FOSSE CONCEDIDO O PRAZO ATÉ O ÚLTIMO DIA UTIL DO MÊS DE FEVEREIRO, A FIM DE EVITAR-SE OS CONSTANTES PEDIDOS QUE, SEGUNDO SUPOMOS TÓDAS AS ESTRADAS RECEBEM DE REQUERIMENTO "PARA LIQUIDAÇÃO POR EXERCÍCIOS FINDOS".

CUMPRE PONDERAR QUE AS REQUISIÇÕES SÃO RECEBIDAS NAS CONTADORIAS DAS ESTRADAS COM ALGUNS DIAS DE ATRAZO. AS QUE FORAM ATENDIDAS EM DEZEMBRO, CHEGAM NO DECORRER DE JANEIRO.

I - D) - ESTATÍSTICA

## 1º) - RELATO SÔBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.

NA E.F.A., CADA DEPARTAMENTO ELABORA A ESTATÍSTICA NECESSÁRIA A SUA ADMINISTRAÇÃO E A DE INTERESSE GERAL CUJOS DA DOS ESTEJAM NA SUA ALÇADA FORNECER.

A CONTADORIA, REPARTIÇÃO DO DEPARTAMENTAL DAS FINANÇAS, POR UMA DAS SUAS SECÇÕES, ELABORA A ESTATÍSTICA DOS TRANSPORTES REMUNERADOS. RECEBE TAMBÉM ELEMENTOS DO DEPARTAMENTO DO TRÁFEGO, PARA COMPLETAR A PARTE REFERENTE AOS TRANSPORTES NÃO REMUNERADOS. A APURAÇÃO DO PESO MORTO, EM TONELADAS-KILOMETROS, BEM COMO O PERCURSO DOS TRENS, É FEITA PELO TRÁFEGO.

O DEPARTAMENTO DA LOCOMOÇÃO FORNECE OS DADOS DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E DO PERCURSO DE LOCOMOTIVAS.

NA PARTE DE TRABALHO ATRIBUÍDA À CONTADORIA ESTÁ INCLUIDA A REFERENTE ÀS TONELADAS-KILOMETROS DE PESO ÚTIL, FRETE E TAXA AD-VALOREM DOS GÊNEROS A SEGUIR ENUMERADOS, OS QUAIS VÃO RELATADOS NA ESTATÍSTICA DISCRIMINADOS UM POR UM, COM OS CORRESPONDENTES DADOS:

ÁÇÚCAR	ÁLCOOL MOTOR
ÁGUAS MINERAIS	ALFAFA
AGUARDENTE	ALGODÃO EM CAROÇO
ÁLCOOL	ALGODÃO EM RAMA

AVEIA	FUMO
ARROZ EM CASCA	GAZOLINA
ARROZ BENEFICIADO	GRAXAS
BANHA	LENHA
BATATAS	MADEIRAS
CAFÉ BENEFICIADO	MÁQUINAS AGRÍCOLAS
CAFÉ EM CÔCO	MILHO
CAL	ÓLEOS NACIONAIS
CARVÃO DE PEDRA	ÓLEO COMBUSTÍVEL
CARVÃO VEGETAL	PEDRAS
CERVEJA	QUEROZENE
CHARQUE	RASPAS DE MANDIOCA
CIMENTO	SAL
CONSERVAS ALIMENTÍCIAS	SÊBO
COUROS CURTIDOS	SEMENTES DE ALGODÃO
DORMENTES DE MADEIRA	SEMENTES DE AMENDOIM
FARINHA DE TRIGO	SEMENTES DE MAMONA
FARINHA DE MANDIOCA	TECIDOS NACIONAIS
FARINHA DE RASPAS	TÊLHAS - TIJOLOS
FARINHA DIVERSAS	TOUCINHO
FEIJÃO	TRIGO
FRUTAS CITRICAS	VINAGRE
FRUTAS DIVERSAS	VINHO
	DIVERSOS

- 2) - DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DIFICULTANDO A APROXIMAÇÃO RAZOAVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSARIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.

A APROXIMAÇÃO RAZOAVEL DOS CUSTOS DA PRODUÇÃO DE CADA UNIDADE DE TRÁFEGO, TAL E COMO ENTENDEMOS QUE DEVERÁ SER PARA QUE FOSSE EXATA, PARECE-NOS, SENÃO IMPOSSÍVEL, DIFICILIMO, PORQUE SERIA NECESSARIO REPARAR UMA SÉRIE DE DESPESAS, QUE SE ORIGINEM EM CONJUNTO, CUJA SEPARAÇÃO EXIGIRIA UM APARELHAMENTO TAL QUE ABSORVERIA A NÓS NOS PARECE UM DISPENDIO QUE NÃO COM-PENSARIA A UTILIDADE QUE O CONHECIMENTO EXATO DESSES DADOS PROPORCIONARIA ÀS ADMINISTRAÇÕES. CONTUDO, PODE APROXIMAR-SE POR UMA SEPARAÇÃO SISTEMÁTICA DE DESPESAS, PORÉM, NUNCA EXATA.

ATUALMENTE A DESPESA DE CUSTEIO POR UNIDADE DE TRÁFEGO SERIA CONHECIDA PELA DIVISÃO DA DESPESA DE CUSTEIO PELO NÚMERO DE UNIDADES DE TRÁFEGO. CONSIDERAMOS TOTAL A UNIDADE DE TRÁFEGO O NÚMERO DE PASSAGEIROS-QUILÔMETRO, MAIS TANTAS OUTRAS UNIDADES QUANTAS VEZES AS RECEITAS DE BAGAGEM E ENCOMENDAS, ANIMAIS E VEÍCULOS, TRANSPORTADOS EM TRENS DE PASSAGEIROS CONTIVEREM O PRODUTO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO-QUILÔMETRO, MAIS TANTAS OUTRAS UNIDADES QUANTAS VEZES A RECEITA DE ANIMAIS TRANSPORTADOS EM TRENS DE PASSAGEIROS CONTIVEREM O PRODUTO MÉDIO DE NOSSA TONELADA-QUILÔMETRO DE MERCADORIAS, MAIS TANTAS OUTRAS UNIDADES QUANTAS TONELADAS-QUILÔMETROS DE MERCADORIAS (Nº 80 DAS INSTRUÇÕES APROVADAS PELA ATA 4 658 DE 11 DE DEZEMBRO DE 1920-SECRETARIA DA AGRICULTURA).

A RECEITA DO TRÁFEGO POR UNIDADE DE TRÁFEGO SE OBTEM ATUALMENTE DIVIDINDO-SE A RECEITA DE TRÁFEGO PELO NÚMERO DE UNIDADES DE TRÁFEGO.

- 3) - PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINA-

ÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.

ENTENDEMOS QUE SE REPRE A DESPESA DE CUSTEIO POR TONELADA-BRUTA QUILOMÉTRICA. PARA OBTÊ-LO, DIVIDIMOS A DESPESA DE CUSTEIO PELO PÊSO BRUTO TRANSPORTADO (SOMA DOS TOTAIS DO PÊSO UTIL E DO PESO MORTO).

- 4) - REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO, DE FORMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

AFIRMARIAMOS QUE TANTO COM REFERÊNCIA A E.F.A., COMO À E.M.A. TEMOS O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL, A NÃO SER QUE NÃO TENHAMOS COMPREENDIDO BEM A QUESTÃO FORMULADA NESTE ITEM E QUE SE REFIRA A EXATIDÃO DO CONHECIMENTO DA RECEITA, SEPARADA POR UNIDADE DE TRÁFEGO.

É, EXM<sup>o</sup> SR. PRESIDENTE, O QUE SÔBRE O ASSUNTO, TINHAMOS A DIZER.

**Dr. ARTHUR CASTILHO:** - AGRADEÇO MUITO A COLABORAÇÃO, DO SR. REPRESENTANTE DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, FEITA COM MINÚCIAS E INTELIGENTEMENTE RESPONDENDO A TÔDAS AS PERGUNTAS INCLUÍDAS NO NOSSO TEMÁRIO. COM ESPECIAL AGRADO OUVI AS REFERÊNCIAS DE S.S. SÔBRE A QUESTÃO DA PADRONIZAÇÃO INDISPENSÁVEL DOS MATERIAIS, QUE CONSIDRO MEDIDA INDISPENSÁVEL NO SERVIÇO FERROVIÁRIO, POIS PRECISAMOS ABOLIR ESSA VARIABILIDADE DE PADRÕES QUE ENCARECE EXTRAORDINARIAMENTE OS CUSTOS UNITÁRIOS DOS MATERIAIS, INTERFERINDO TAMBÉM, GRANDEMENTE NA QUESTÃO FUNDAMENTAL DE INTERCÁMBIO DE MATERIAL RODANTE. DE FORMA QUE TENHO FUNDADAS ESPERANÇAS, DE QUE ESSE ACÓRDO GERAL, QUE ESTÁ SE FORMANDO

DE HÁ MUITO SÔBRE A NECESSIDADE URGENTE DA PADRONIZAÇÃO DE MATERIAIS EM TOSOS OS SEUS VARIADOS ASPECTOS, TENHA BREVE E EXPOSITIVA SOLUÇÃO PARA BENEFÍCIO GERAL DAS ESTRADA. TAMBÉM FOI DE MEU PARTICULAR AGRADO E REFERÊNCIA DA ACEITAÇÃO EXATA DO SISTEMA DE PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, SEM MAIORES DIFICULDADES, PELA ARARAQUARA E RECEBI COM ESPECIAL ATENÇÃO AS PROPOSIÇÕES DE UMA RECOMENDAÇÃO PARA A APLICAÇÃO IMEDIATA GENERALIZADA DESSA PADRONIZAÇÃO PELAS ESTRADAS QUE AINDA NÃO A ADOTARAM, ASSINALANDO QUE DESEJA O SR. REPRESENTANTE DA ARARAQUARA, ESTÁ TOMANDO AS PROVIDENCIAS ESSENCIAIS PARA O COMPLETO CUMPRIMENTO DA PORTARIA MINISTERIAL, QUE RECOMENDA A OBRIGATORIEDADE DA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.

AGRADEÇO MUITO AO SR. REPRESENTANTE DA ARARAQUARA A SUA CONTRIBUIÇÃO NA SESSÃO DE HOJE.

TEM A PALAVRA, AGORA, O DR. GUARACY DO AMARANTE.

**Dr. SEBASTIÃO GUARACY DO AMARANTE**  
**Contadoria Geral de Transportes**

SR. PRESIDENTE

VAMOS FAZER ALGUMAS OBSERVAÇÕES SÔBRE OS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICAS EXISTENTES, APONTANDO ALGUMAS DE SUAS DEFICIÊNCIAS, SUGERINDO O QUE NOS PARECE NECESSÁRIO FAZER PARA MELHORÁ-LAS. COM ISTO PRETENDEMOS ATENDER AOS ITENS 1, 2 E PARTE DO 4º DA LETRA D DA 1ª PARTE DO TEMÁRIO ORGANIZADO PARA OS NOSSOS TRABALHOS.

ASSIM, DE UM MODO GERAL, AS ESTATÍSTICAS DAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO TÊM UM VALOR MUITO RESTRITO DE VEZ QUE SÓ TÊM EXPRESSÃO QUANDO CONSIDERADAS ISOLADAMENTE, EM RELAÇÃO AS PRÓPRIAS EMPRESAS A QUE PERTENCEM. SI, ENTRETANTO PRETENDERMOS ALINHÁ-LAS EM COMPARAÇÃO COM AS DE OUTRAS EMPRESAS ELAS DEIXAM MUITO A DESEJAR PORQUE A FALTA DE UNIFORMIDADE NA COLETA DOS ELEMENTOS BÁSICOS E AS DIFERENTES MANEIRAS DE INTERPRETAR OS VÁRIOS CASOS ESPECIAIS, CONDUZEM A UMA DIVERSIDADE DE CRITÉRIOS NA APURAÇÃO DAS UNIDADES DE TRÁFEGO, QUE TORNAM ESSES RESULTADOS NÃO HOMOGENEOS E, PORTANTO, INCOMPARÁVEIS.

PARA QUE SE POSSAM CONFRONTAR OS RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS NAS DIFERENTES ESTRADAS DE FERRO HÁ NECESSIDADE, EVIDENTEMENTE, DE QUE O PROCESSAMENTO ESTATÍSTICO SE FAÇA DE MANEIRA UNIFORME, ISTO É, QUE OS DADOS COLETADOS SEJAM OBTIDOS DE UMA MESMA FORMA E QUE AOS CASOS ANÁLOGOS SEJAM DADAS INTERPRETAÇÕES IDENTICAS. É NECESSÁRIO QUE A OBSERVAÇÃO DESSES CASOS SE PROCESSE SEMPRE DENTRO DO MESMO ÂNGULO VISUAL EM CADA ESTRADA.

NÃO BASTA, A NOSSO VÊR, ESTABELECERMOS QUAIS AS ESTATÍSTICAS, OU MELHOR, QUAIS OS ELEMENTOS QUE DEVEM FIGURAR NOS RELATÓRIOS DAS EMPRESAS.

AS VIAS FÉRREAS SUBORDINADAS AO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, JÁ OBEDECEM A UM CERTO PROGRAMA NA ORGANIZAÇÃO DE SUAS ESTATÍSTICAS. ESTE PROGRAMA, TRAÇADO PELO REFERIDO DEPARTAMENTO INDICA TAMBÉM AS FORMULAS A SEREM APLICADAS NA OBTENÇÃO DAS DIFERENTES UNIDADES.

MAS ISTO NÃO NOS PARECE SUFICIENTE. É, TAMBÉM, NECESSÁRIO QUE SE ESTABELEÇAM NORMAS QUE TORNEM AS APURAÇÕES, OU SEJAM OS RESULTADOS FINAIS, COMPARÁVEIS. É INDISPENSÁVEL ENFIM, QUE SE INTERPRETEM OS INÚMEROS CASOS ESPECIAIS DE MANEIRA IDENTICA PARA QUE AS ESTATÍSTICAS POSSAM TER UMA EXPRESSÃO COMUM, QUANDO COMPARADAS.

UMA DAS FINALIDADES ESSENCIAIS DAS ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS É A APURAÇÃO DAS DIFERENTES UNIDADES DE TRÁFEGO PARA A DETERMINAÇÃO DOS RESPECTIVOS CUSTOS. ESTA DETERMINAÇÃO, NÃO DEPENDE APENAS, COMO SABEMOS DE UMA BOA ESCRITURAÇÃO CONTÁBIL, MAS DEPENDE TAMBÉM, DE UM BOM SERVIÇO DE ESTATÍSTICA. QUANTO A PRIMEIRA PARTE, JÁ CAMINHAMOS BASTANTE COM A CREAÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DE CONTAS QUE DISCIPLINA A ESCRITURAÇÃO DAS MESMAS, DE MODO UNIFORME, NAS DIFERENTES FERROVIAS. É PRECISO, POIS, QUE, PARALELAMENTE, SE FAÇA O MESMO COM AS ESTATÍSTICAS. QUANDO TIVEMOS A HONRA DE CHEFIAR OS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA NA CENTRAL OBSERVAMOS INÚMEROS CASOS INTERPRETADOS DE FORMA DIFERENTE EM CADA ESTRADA DE FERRO, DANDO PARA CADA UMA UM RESULTADO DIFERENTE. CITAMOS ALGUNS EXEMPLOS DA MATÉRIA CONTROLADA:

- 1) - COMO CONSIDERAR-SE, PARA EFEITO DE ESTATÍSTICA, O ARRENDAMENTO DA TONELADA? O PÊSO REAL? O PÊSO COBRADO?

- 2) - COMO CONSIDERAR-SE O APROVEITAMENTO DO VAGÃO LOTADO EM VOLUME E NÃO EM PÊSO? O PÊSO REAL? A LOTAÇÃO DO VAGÃO?
- 3) - COMO CONSIDERAR-SE O CASO DOS VAGÕES OU LOCOMOTIVAS TRAFEGANDO SOBRE AS PRÓPRIAS RODAS PARA EFEITO DA LOTAÇÃO OFERECIDA E APROVEITADA PELA LOCOMOTIVA?  
E QUANDO ÊSSES VEÍCULOS PERTENCEREM A OUTRAS EMPRESAS?
- 4) - COMO CONSIDERAR-SE O APROVEITAMENTO DOS VAGÕES COLETORES?
- 5) - COMO CONSIDERAR-SE O APROVEITAMENTO DAS LOCOMOTIVAS NOS CASOS DOS TRENS MANOBREIROS?
- 6) - COMO CONSIDERAR-SE A QUILOMETRAGEM DAS LOCOMOTIVAS DE MANOBRAS OU LASTROS?
- 7) - COMO CONSIDERAR-SE O APROVEITAMENTO DOS TRENS MISTOS?
- 8) - COMO PROCEDER NA TRANSFORMAÇÃO DOS PASSAGEIROS E ANIMAIS EM UNIDADES DE TRÁFEGO?

MUITOS OUTROS PODERÍAMOS APRESENTAR, ENTRETANTO, É NOSSO OBJETIVO, APENAS, RELACIONANDO ÊSSES EXEMPLOS ACIMA, JUSTIFICAR AS NOSSAS CONSIDERAÇÕES.

SUGESTÃO

COMO OS CASOS ESPECIAIS A QUE NOS REFERIMOS, SERIAM, FATALMENTE, ESGOTADOS, DENTRO DE CURTO PRAZO, TALVEZ NÃO FOSSE CONVENIENTE, A CREAÇÃO DE UMA COMISSÃO PERMANENTE PARA ESTUDAR ÊSSES ASSUNTOS.

PENSAMOS, ASSIM, QUE O PRÓPRIO DEPARTAMENTO FEDERAL DE ESTRADAS QUE JÁ SUPERVISIONA OS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS DO BRASIL PODERÁ EVOCAR A SI A TAREFA DE ESTABELECEER AS NORMAS A QUE DEVEM OBEDECER AS ESTRADAS DE FERRO NA INTERPRETAÇÃO DOS CASOS ESPECIAIS DANDO-LHE UNIDADE NESSA INTERPRETAÇÃO PARA QUE OS RESULTADOS OBTIDOS POSSAM SER COMPARÁVEIS ENTRE AS DIFERENTES EMPRESAS.

OUTRO ASSUNTO QUE NOS PARECE OPORTUNO FOCALIZAR É A QUESTÃO DA DOCUMENTAÇÃO DESTINADA A SERVIR DE BASE PARA OS LEVANTAMENTOS ESTATÍSTICOS. ESSA DOCUMENTAÇÃO CADA VEZ MAIS PÉORA EM QUALIDADE PREJUDICANDO OS SERVIÇOS. CONVIRIA FOSSE REALIZADA UMA CAMPANHA SISTEMÁTICA NO SENTIDO DE SE OBTER MELHOR DOCUMENTAÇÃO INCENTIVANDO E ESTIMULANDO OS FUNCIONÁRIOS QUE EXECUTAM ÊSSES SERVIÇOS.

NUM TRABALHO QUE TIVEMOS OPORTUNIDADE DE LÊR NUMA CONFERÊNCIA QUE REALISAMOS NA ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA CENTRAL DO BRASIL E QUE FOI POR ELA PUBLICADO, TIVEMOS OPORTUNIDADE DE DE MOSTRAR O LIMITE ABAIXO DO QUAL A MECANISAÇÃO NÃO SERIA ACONSELHÁVEL. SI NÃO NOS FALHA A MEMÓRIA O RENDIMENTO MÁXIMO DE UM EQUIPAMENTO HOLLERITH, MÍNIMA É ALCANÇADO QUANDO A QUANTIDADE DE DOCUMENTOS ATINGE A 1 000.000. MAS A MECANISAÇÃO AINDA É O MEIO MAIS PERFEITO PARA SE OBTER BOA ESTATÍSTICA E AS ESTRADAS QUE NÃO TIVEREM QUANTIDADE DE DOCUMENTOS PARA UTILI-

SAR ESSE EQUIPAMENTO MÍNIMO PODERIAM GRUPAR-SE PARA A MECANISAÇÃO DOS SEUS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICAS, TAL COMO SUGERIU O DR DURVAL DE AZEVEDO, DIGNO REPRESENTANTE DA CIA. PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO PARA O CASO DAS CONTABILIDADES.

ERA O QUE DESEJAVA DIZER.

**Dr. ARTHUR CASTILHO:** - MUITO AGRADEÇO AO DR. AMARANTE AS DUAS INTELIGENTES OBSERVAÇÕES, QUE JUSTAMENTE RESPONDEM, EM PARTE, AQUELAS OBSERVAÇÕES DO ILUSTRADO DELEGADO DA ARARAQUARA SOBRE A QUESTÃO DA PADRONIZAÇÃO DE ESTATÍSTICA. DEIXEI DE COMENTÁ-LAS PORQUE, JUSTAMENTE, ESPERAVA A PALAVRA AUTORIZADA DO DR. GUARACY DO AMARANTE, QUE FOI ATIVO E INTELIGENTE CHEFE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DA CENTRAL DO BRASIL E ESPERAVA TAMBEM QUE S.S. MOSTRARIA QUE NÃO BASTA APENAS ADOTAR PADRÕES, SENDO PRECISO QUE A COLETA DOS ELEMENTOS SEJA UNIFORMIZADA. ISSO É O QUE NÓS SENTIMOS A CADA PASSO E, AINDA ANTE-ONTEM, O ILUSTRADO REPRESENTANTE DA VIAÇÃO FÉRREA FEZ MENÇÃO A DIVERSAS DÚVIDAS QUE SURTIAM NO ESPÍRITO DO CONTABILISTA AO TENTAR FAZER A APROPRIAÇÃO DE PREÇOS NOS DIVERSOS SETORES DO SERVIÇO FERROVIÁRIO, REFERENTES AQUELES ELEMENTOS QUE, INTERPRETADOS OU INCLUÍDOS DE UMA OU DE OUTRA FORMA, DETERMINAM SITUAÇÕES DEFINITIVAS POR VEZES DEFORMADAS EM RELAÇÃO AO ASPECTO REAL DO PREÇO, DO CUSTO DO SERVIÇO. E SÃO, PORTANTO, ELEMENTOS QUE NECESSITAMOS COORDENÁ-LOS EM BOA ORDEM E QUE ACEITAMOS COM PRAZER A TAREFA QUE NOS FOI SUGERIDA PELO DR. GUARACY DO AMARANTE, NO SENTIDO DO DEPARTAMENTO FAZER A ORDENAÇÃO DOS ELEMENTOS SEGUNDO DETERMINADAS REGRAS A SEREM OFICIALMENTE ADOTADAS PELO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, PARA PREVALECEREM NAS FORMAÇÕES ESTATÍSTICAS DE TÓDAS AS FERROVIAS DO BRASIL.

SERÁ TRABALHO QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, VAI TOMAR A SI NA SUA FASE INICIAL CONSULTANDO AS RESPECTIVAS ESTRADAS NO ANTE-PROJETO E, POSTERIORMENTE, EN-

CAMINHANDO AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO JÁ COM O ASPECTO DEFINITIVO E COM A ACÓRDANCIA DE TÓDAS AS PARTES INTERESSADAS.

OS ASSUNTOS DA SESSÃO DE HOJE, DADA A FALTA DE INSCRIÇÕES, ESTÃO TERMINADOS E TALVEZ TENHAMOS, PARA AMANHÃ, UMA SESSÃO DE MAIOR DURAÇÃO DE VEZ QUE ESTÃO INSCRITAS A VIAÇÃO MINEIRA A MOGIANA A REDE MINEIRA E A SOROCABANA.

A PARTIR DE 3ª FEIRA, IREMOS TRATAR DOS ASSUNTOS REFERENTES A PESSOAL E VOU CONVIDAR O DR. COSTA MIRANDA, DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, PARA COMPARECER A ESSAS REUNIÕES, A FIM DE QUE TENHAMOS UM ENTENDIMENTO SÔBRE OS CASOS QUE DEVEM TER UMA SOLUÇÃO POR INTERMÉDIO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO. NA PRÓXIMA 6ª FEIRA ESPERO QUE SE DÊ A SESSÃO DE ENCERRAMENTO DESTES TRABALHOS QUE VIMOS REALIZADO JÁ EM 41 SESSÕES, COM A DE HOJE. JÁ REPRESENTA UM ESFÓRÇO EXTRAORDINÁRIO DAS ESTRADAS DE FERRO, BRASILEIRAS NO SENTIDO DE CORRESPONDER AO CHAMADO DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO.

EM ENUMERANDO ÊSSE NÚMERO ELEVADO DE SESSÕES, COM A CONCORRÊNCIA SEMPRE DE TÓDAS AS ESTRADAS AQUI REPRESENTADAS PELOS SEUS DELEGADOS ANIMADOS DOS MELHORES PROPÓSITOS, EXPONDO COM CLAREZA, CONCISÃO E EFICIÊNCIA DOS DIVERSOS PROBLEMAS DAS SUAS RESPECTIVAS ESTRADAS, RESPONDENDO AOS NOSSOS QUESITOS, PROPOUNDO SUGESTÕES, FAZENDO UMA SÉRIE DE CONSIDERAÇÕES PRECIOSAS NO SENTIDO DE ELABORAÇÃO DE UMA REIVINDICAÇÃO COMUM, ESSENCIAL, NÃO A INTERÊSSES PESSOAIS MAS AO DESENVOLVIMENTO NATURAL DO SERVIÇO DENTRO DAQUELA ORDEM QUE DESEJA O GOVERNO, PARA FAVORECER O PÚBLICO SEM PREJUDICAR OS INTERESSES DAS ESTRADA QUER DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, QUER PRIVADA, REGISTRO AQUI QUE, TUDO ISSO REPRESENTANDO ESTA BOA VONTADE, ÊSTE NUNCA DESMENTIDO PATRÓTISSIMO COM QUE OS DIRIGENTES DAS ESTRADAS DE FERRO BEM PROCURAM SERVIR AO BRASIL, TORNA A TODOS CREDORES DE GRANDE CONSIDERAÇÃO E ESTIMA QUE SEMPRE, NO FINAL DE CADA SESSÃO, COSTUMO EXPRESSAR EM NOME DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO. ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.

4a. SESSÃO

Realizada em 13 de Agosto

de 1948



4a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 13-8-48

PRESIDÊNCIA :— Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá

Engº Sebastião Guaracy do Amarante

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ubaldo Lobo

Engº Ruben Eugênio de Freitas Abreu

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompilio da Rocha

ESTRADA DE FERRO MADEIRA—MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Francisco Coutinho

VIAÇÃO FÉRREA RIO GRANDE DO SUL

Engº Christiano Ehlers

Engº P. I. Dale Ore

Engº Atila do Amaral

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALTO

**Snr. Fernando Vincent**

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

**Engº Alarico L. Silveira**

GREAT WESTERN

**Engº Manoel de Souza Leão**

**Engº José Luiz Baptista**

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

**Engº Ruy Costa Rodrigues**

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

**Engº Benjamin Magalhães de Oliveira**

CIA MOGIANA

**Engº Alvaro de Souza Lima**

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

**Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva**

RÉDE VIAÇÃO PARANA - SANTA CATARINA

**Cel. José Machado Lopes**

LEOPOLDINA RAILWAY

**Engº Alcides Lins**

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

**Engº Odir Dias da Costa**

SECRETÁRIO

**Snr. Newton Moniz Gonçalves**

Dr. ARTHUR CASTILHO :

ESTÁ INSTALADA A SESSÃO. TEM A PALAVRA O SR. REPRESENTANTE DA COMPANHIA VALE DO RIO DOCE.

Snr. JOAQUIM SILVA FREIRE BOCAYUVA

Cia. Vale do Rio Doce ( E. F. Vitória a Minas )

A ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS, DEPARTAMENTO FERROVIÁRIO DA CIA. VALE DO RIO DOCE, COMPREENDE OS SEGUINTE ORGÃOS:

SUPERINTENDÊNCIA

DIVISÃO DA VIA PERMANENTE

DIVISÃO DE MECÂNICA

DIVISÃO DE TRANSPORTES

DIVISÃO DE CONTRÔLE

A SUPERINTENDÊNCIA, ALÉM DAS ATRIBUIÇÕES QUE LHE SÃO INHERENTES, TEM DIRETAMENTE SUBORDINADOS OS SERVIÇOS DE PESSOAL, DE COMPRAS, LENHA E DORMENTES, DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL, O ESCRITÓRIO TÉCNICO E A SECÇÃO DE AVARIAS.

À DIVISÃO DE VIA PERMANENTE COMPETEM OS SERVIÇOS DA LINHA EM GERAL, A CONSERVAÇÃO DE EDIFÍCIOS E DEPENDÊNCIAS, A OFICINA DE TELEGRAFO E SELETIVO, A EXPLORAÇÃO DE PEDREIRAS E, MAIS, A CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS, O ASSENTAMENTO DE CERTOS TRECHOS DE LINHA NOVA E A CONSTRUÇÃO DE OBRAS DE ARTE.

A DIVISÃO DE MECÂNICA TEM A SEU CARGO AS OFICINAS DE LOCOMOTIVAS, DE CARROS E VAGÕES, DE AUTOS E A SERRARIA.

A DIVISÃO DE TRANSPORTES SE DESDOBRA EM MOVIMENTO, TRACÇÃO (DEPÓSITOS E PESSOAL DE LOCOMOTIVAS) E TRÁFEGO (PESSOAL DE TRENS E ESTAÇÕES E SECÇÃO COMERCIAL).

À DIVISÃO DE CONTRÔLE ESTÃO AFETOS: A CONTADORIA DA RECEITA, A CONTABILIDADE, A TESOJRARIA, O ALMOXARIFADO, A ESTATÍSTICA E O SERVIÇO DE ABASTECIMENTO E REFEITÓRIOS, ALÉM DA SECÇÃO DE FOLHAS DE PAGAMENTO, ONDE O SERVIÇO É CENTRALIZADO.

COUBE PORTANTO À DIVISÃO DE CONTRÔLE, POR FORÇA DESTA ORGANIZAÇÃO, A HONROSA TAREFA DE ABORDAR, NESTE RESPEITÁVEL CONGRESSO FERROVIÁRIO, A MATÉRIA SUBORDINADA ÀS ALÍNEAS B, C E D DO TÍTULO I - ADMINISTRAÇÃO GERAL, DO TEMÁRIO ORGANIZADO PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PARA ORIENTAR OS TRABALHOS DESTA IMPORTANTE CONCLAVE.

## I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

### B) - ALMOXARIFADO

- 1 - PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM O INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES;
- 2 - ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS, PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA;
- 3 - CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

1 - A PADRONIZAÇÃO DE MATERIAIS, COM O INTUITO DE SUA FACIL AQUISIÇÃO E O PROPÓSITO DE REDUÇÃO DE ESTOQUE, TEM SIDO OBJETO DE CUIDADOS DA ADMINISTRAÇÃO DA VITÓRIA A MINAS, TANTO ASSIM QUE TEMOS PADRONIZADO O MATERIAL DE EXPEDIENTE E FORMULÁRIOS (QUANTO ÀS DIMENSÕES) DE USO NOS ESCRITÓRIOS E ESTAÇÕES, O MESMO OCORRENDO COM TINTAS, LUBRIFICANTES, PREGOS E ELETRODOS.

NÃO OBSTANTE ESSA JUDICIOSA ORIENTAÇÃO, DOIS MOTIVOS TÊM IMPOSSIBILITADO A OBTENÇÃO DE MELHORES RESULTADOS. O PRIMEIRO, ORIUNDO DA NATURAL INSUFICIÊNCIA DA PRAÇA DE VITÓRIA PARA ATENDER AOS PEDIDOS DE COMPRA DA ESTRADA. O SEGUNDO, DE CORRENTE DA AUSÊNCIA DE NORMALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL E DO COMÉRCIO IMPORTADOR, COLOCA BEM EM EVIDÊNCIA A IMPERIOSA NECESSIDADE DA PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS E FERRAMENTAS DE MAIOR CONSUMO NAS ESTRADAS DE FERRO DO PAÍS.

FREQUENTEMENTE O NOSSO ALMOXARIFADO SE VÊ NA CONTINGÊNCIA DE RECUZAR O RECEBIMENTO DE MATERIAIS DESPACHADOS EM COMPLETO DESACÓRDO COM AS ESPECIFICAÇÕES QUE ACOMPANHAM OS PEDIDOS DE COMPRA.

ORA É FERRO DE BOA QUALIDADE REMETIDO EM LUGAR DE AÇO; CHAMINÉ DE VIDRO AO INVÉS DE CRISTAL, PARA LAMPEÕES BELGA OU BRINDILA; TUBO DE BORRACHA PARA AGUA E NÃO PARA AR COMPRIMIDO; PEÇAS COM DIMENSÕES DIFERENTES DAS PEDIDAS; FERRAMENTAS DE PÉSSIMA QUALIDADE, ETC.

AGRAVA AINDA TAIS CASOS O FATO DE NEM SEMPRE AS FIRMAS, EM GERAL DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO, CONCORDAREM COM A IMPUGNAÇÃO E A DEVOLUÇÃO DO MATERIAL, PARA O QUAL A ESTRADA, ATENDENDO A APÊLOS E INSISTÊNCIA DO FORNECEDOR, ACABA EMITINDO PEDIDO DE COMPRA, COM O DUPLO INCONVENIENTE DE ONERAR O ESTOQUE DESNECESSARIAMENTE E DE TER QUE AGUARDAR A REMESSA DO MATERIAL SEGUNDO ÀS ESPECIFICAÇÕES PARA SATISFAZER ÀS EXIGÊNCIAS DO SERVIÇO.

SENTINDO, ASSIM, AS DIFICULDADES QUE SE OFERECEM AO DESEMPENHO DA NOSSA TAREFA NA VITÓRIA A MINAS, OUSAMOS SUGERIR, COM A DEVIDA VÊNIA DOS ILUSTRES SENHORES DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO, A CONSTITUIÇÃO DE UMA COMISSÃO DE ESPECIALISTAS PARA O ESTUDO, EM COOPERAÇÃO COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, DA PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS E FERRAMENTAS DE USO CORRENTE NAS FERROVIAS BRASILEIRAS.

FIXADOS, ENTÃO, OS PADRÕES DE QUALIDADE OU ESPECIFICAÇÕES PARA ORGANIZAÇÃO DO CATÁLOGO DE MATERIAIS DE USO NAS ESTRADAS DE FERRO, TERIA A INDÚSTRIA NACIONAL ORIENTAÇÃO SEGURA PARA A SUA PRODUÇÃO E O COMÉRCIO IMPORTADOR, POR SUA VEZ, FICARIA HABILITADO A AMPLIAR ECONOMICAMENTE SUAS ENCOMENDAS SEM O RISCO DA OBSOLENCIA DE ESTOQUES.

CABE AQUI REPRODUZIR ALGUNS CONCEITOS DE HARRIMAN - ENGENHEIRO DE ENSAIOS DA CIA. FERROVIÁRIA UNIÃO DO PACÍFICO DOS ESTADOS UNIDOS (NORMAN F. HARRIMAN - "PRINCÍPIOS DE COM-  
PRA CIENTÍFICA - EDITORA ATLAS S/A.) - ACERCA DA PADRONIZAÇÃO:

"DETERMINAÇÃO VOLUNTÁRIA E A ADOÇÃO, PELOS PRODUTORES E CONSUMIDORES, SEJA INDIVIDUALMENTE OU POR ACÓRDO, DOS DESEJADOS PADRÕES DE TAMANHO, FORMA, PESO, COMPOSIÇÃO E OUTRAS QUALIDADES, COM O FITO DE ATINGIR CERTA UNIFORMIDADE, PARA ELIMINAR O DESPERDÍCIO CAUSADO PELA DESNECESSÁRIA VARIEDADE DE PRODUTOS E PARA GARANTIR A PERMUTABILIDADE DAS PARTES".

" A PADRONIZAÇÃO É UM DOS AUXÍLIOS MAIS MODER-

NOS À INDÚSTRIA E AO COMÉRCIO, E É AGORA RECONHECIDA MENTE DA MAIOR IMPORTÂNCIA, TANTO PARA O PRODUTOR COMO PARA O CONSUMIDOR. DIZ-SE, ÀS VEZES, QUE A PADRONIZAÇÃO BENEFICIA PRINCIPALMENTE O PRODUTOR. NÃO É EXATO; ELA É IGUALMENTE BENEFICIA AO COMPRADOR E AO CONSUMIDOR. NA PADRONIZAÇÃO INDUSTRIAL É O CONSUMIDOR, POR FIM, O MAIS BENEFICIADO; MAS OS BENEFÍCIOS IMEDIATOS SÃO, NA SUA MAIOR PARTE, DO PRODUTOR, PORQUANTO ELA SIMPLIFICA IMEDIATAMENTE O SEU TRABALHO E TORNA-O CAPAZ DE PRODUZIR MAIS BARATO E COM MAIS RAPIDEZ O QUE É NECESSÁRIO AO CONSUMIDOR".

"A PADRONIZAÇÃO TORNA POSSÍVEL A COMPRA EM QUANTIDADE DE RELATIVAMENTE POUCOS TIPOS, GRAUS E TAMAÑHOS DE ARTIGOS, AO INVÉS DE PEQUENAS AQUISIÇÕES DE MUITAS VARIEDADES DE MATERIAIS, COM A CONSEQUENTE ELEVAÇÃO DE PREÇOS. A PADRONIZAÇÃO É UM DOS MEIOS MAIS EFICAZES DE ELEVAR A QUANTIDADE E AUMENTAR O PODER DE AQUISIÇÃO. O AGENTE COMPRADOR, QUE DESEJA PADRONIZAR, RECEBERÁ CALOROSA COOPERAÇÃO DO FABRICANTE, PORQUE A PADRONIZAÇÃO SE HARMONIZA COM OS MÉTODOS MODERNOS DA INDÚSTRIA".

\*\*\*

2 - RELATIVAMENTE AO RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES DE MATERIAS, É-NOS GRATO RESSALTAR QUE A VITÓRIA A MINAS TEM ESSE PROBLEMA, DE HA MUITO, RESOLVIDO, COM A INSTALAÇÃO DE SUB-ALMOXARIFADOS, OU MELHOR, DE ARMAZENS REGIONAIS PROVIDOS DOS MATERIAIS NECESSÁRIOS AO FUNCIONAMENTO DE CADA UMA DAS OFICINAS A QUE SERVEM: DE CARROS E VAGÕES EM ITACIBÁ; DE LOCOMOTIVAS EM JOÃO NEIVA; DE MOVEIS E SERRARIA EM AIMORÉS. O ALMOXARIFADO CENTRAL ESTÁ LOCALIZADO EM VITÓRIA, PRÓXIMO AOS ORGÃOS ADMINISTRATIVOS DA ESTRADA E DAS OFICINAS DE AUTOS DA MECÂNICA E OFICINAS GERAIS DA VIA PERMANENTE.

CUMPRE-NOS, PORTANTO, SALIENTAR QUE A NOSSA ESTRADA TEM LOGRADO OBTEN OS MAIS LISONGEIROS RESULTADOS COM A PRÁTICA ADOTADA DE ARMAZENS REGIONAIS DE ALMOXARIFADO.

3 - O CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL REQUER TRES CONDIÇÕES ESSENCIAIS:

A) EFICIENTE ORGANIZAÇÃO DO ALMOXARIFADO; BAS-TANTE RÍGIDA PARA NÃO PERMITIR SEJAM DISVIRTUADAS AS NORMAS DE TRABALHO E SUFICIENTEMEN

TE FLEXIVEL PARA NÃO PERTURBAR O ANDAMENTO DOS SERVIÇOS AOS QUAIS COMPETE PROVER;

- b) MÁXIMO RIGOR NA EMISSÃO DE REQUISIÇÕES DE MATERIAIS, AS QUAIS DEVEM SER VISADAS PELOS CHEFES DE DIVISÃO OU DE SERVIÇO DEVIDAMENTE AUTORIZADOS, EVITANDO A REQUISIÇÃO DE MATERIAL QUE NÃO TENHA EMPREGO IMEDIATO OU DENTRO DO MÊS;
- c) PROCESSO DE CONTABILIZAÇÃO CAPAZ DE EXPEDIR DENTRO DO MENOR PRAZO POSSÍVEL AS CONTAS DE CONSUMO DE MATERIAL, A FIM DE QUE REFERIDAS CONTAS POSSAM SER LOGO ENVIADAS PARA EXAME DOS CHEFES DE DIVISÃO OU DE SERVIÇO E OBRAS.

O ÚNICO DOCUMENTO HABIL PARA SAÍDA DE ALMOXARIFADO, BAIXA DE ESTOQUE E EMISSÃO DE CONTAS, MESMO NOS CASOS DE FORNECIMENTO A OUTROS DEPARTAMENTOS DA PRÓPRIA COMPANHIA OU A TERCEIROS, É A REQUISIÇÃO DE MATERIAL, EM QUATRO VIAS - GBM. 19, ANEXO 1.

AO ENTRAR NO ALMOXARIFADO, A REQUISIÇÃO É REGISTADA NA FÓRMULA FFM.3, ANEXO 2, RECEBENDO NUMERAÇÃO CRONOLÓGICA, APOSTA A MARGEM DIREITA, INDEPENDENTEMENTE DA NUMERAÇÃO IMPRESSA NO PRÓPRIO DOCUMENTO. EXAMINADA QUANTO A CLASSIFICAÇÃO E QUANTIDADE REQUISITADA, A REQUISIÇÃO É ENCAMINHADA COM CARGA A SECÇÃO RESPECTIVA, A QUAL, POR SUA VEZ, MANTEM REGISTO SINTÉTICO DAS REQUISIÇÕES ENTRADAS, ATENDIDAS, DEVOLVIDAS E RETIDAS POR FALTAS OCASIONAIS - FÓRMULA FFM.4, ANEXO 3.

AVIADO O PEDIDO, AO MESMO TEMPO EM QUE SE MOVIMENTEA FICHA DE PRATELEIRA, O MATERIAL É ENTREGUE OU DESPACHADO MEDIANTE RECIBO DE PESSOA AUTORIZADA. RETORNAM ENTÃO AO ESCRITÓRIO DO ALMOXARIFADO AS VIAS DA REQUISIÇÃO, MENOS A RECIBIDA, QUE FICA EM PODER DA SECÇÃO QUE A ATENDEU. O ESCRITÓRIO FICA COM UMA VIA PARA BAIXA NO FICHÁRIO DE ESTOQUE E ENCAMINHA AS DUAS RESTANTES A SECÇÃO DE MATERIAL DA CONTABILIDADE. ESTA CONDENSE AS QUANTIDADES DIÁRIAS FORNECIDAS NA FÓRMULA FFM. 5, ANEXO 4, PARA, AO FIM DO MÊS SOMAR AS QUANTIDADES, APLICAR O PREÇO MÉDIO E EXTRAIR AS RESPECTIVAS CONTAS DE CONSUMO PELOS SERVIÇOS E OBRAS, ANEXO 5.

RELEVA NOTAR QUE AS CONTAS SÃO EXTRAIDAS DEPOIS DE

O ALMOXARIFADO COMUNICAR ESPECIFICADAMENTE QUAIS AS REQUISICÕES ATENDIDAS E QUAIS AS QUE SE TRANSFEREM PARA O MÊS SEGUINTE.

O ALMOXARIFADO JOGA SÔMENTE COM AS QUANTIDADES DE MATERIAL, POR DEPÓSITO, ENQUANTO QUE A SECÇÃO DE MATERIAL MOVIMENTA AS QUANTIDADES TOTAIS E RESPECTIVOS VALORES.

A ENTRADA DE MATERIAL PARA O ESTOQUE É FEITO POR MEIO DE FATURA OU NOTA DE ENTREGA DO FORNECEDOR, ANEXADA AO PEDIDO DE COMPRA EMITIDO PELO SERVIÇO DE COMPRAS, A QUEM COMPETE ORGANIZAR AS CONCORRÊNCIAS QUE SÃO JULGADAS PELO SUPERINTENDENTE, OU POR MEIO DE NOTA DE CRÉDITO EXPEDIDA PELO PRÓPRIO ALMOXARIFADO EM FAVOR DO SERVIÇO OU OBRA QUE RECOLHER MATERIAL NÃO APLICADO OU REMANESCENTE. DE QUALQUER FORMA, O MATERIAL É SEMPRE CONFERIDO POR UM FIEL ESPECIALISADO, ANTES DO PROCESSAMENTO DA FATURA PARA PAGAMENTO.

EXCETUAM-SE DESSE REGIME A LENHA, OS DORMENTES E A MADEIRA EM TOROS, QUE SÃO RECEBIDOS POR SERVIÇO ESPECIAL ANEXO AO ESCRITÓRIO DE COMPRAS E ENTREGUES EM CONSIGNAÇÃO AOS DEPÓSITOS DE LOCOMOTIVAS ÀS RESIDÊNCIAS DA VIA PERMANENTE E AO SUB-ALMOXARIFADO JUNTO A SERRARIA, RESPECTIVAMENTE. O ESTOQUE DE LENHA É BALANCEADO MENSALMENTE, O MESMO ACONTECENDO COM OS DORMENTES.

O CONTRÔLE DE ESTOQUES, PELO SISTEMA DE INVENTÁRIO PERMANENTE, É EXERCIDO POR DOIS INSPETORES DE MATERIAL SUBORDINADOS DIRETAMENTE À CONTABILIDADE.

O BALANCEAMENTO DA EXISTÊNCIA FÍSICA NOS ARMAZENS REGIONAIS É PROCEDIDO, PARA MAIOR FACILIDADE E RAPIDEZ, POR OCASIÃO DAS FÉRIAS COLETIVAS DAS RESPECTIVAS OFICINAS; NO ALMOXARIFADO CENTRAL É FEITO POR SECÇÃO, NO DECORRER DO ANO. MANTEM-SE ASSIM SEMPRE RECONCILIADAS AS QUANTIDADES INVENTARIADAS COM OS REGISTOS QUANTITATIVOS DO ALMOXARIFADO, POR ARMAZEM, E O GERAL DA SECÇÃO DE MATERIAL.

A ÚLTIMA FASE DO CONTRÔLE CONSISTE NO CONFRONTO MENSAL, DEPOIS DE EXPEDIDAS AS CONTAS DE CONSUMO, DOS VALORES REPRESENTADOS PELAS FICHAS DE ESTOQUE COM O SALDO DO RAZÃO APRESENTADO PELA CONTA N. 5.031 - MATERIAL NOS ALMOXARIFADOS E DEPÓSITOS.

## TENDO EM VISTA :

QUE A NENHUM ORGÃO É DADO EFETUAR COMPRAS E QUE NENHUM MATERIAL É DEBITADO SENÃO ATRAVÉS DO ALMOXARIFADO;

QUE, EXCETUADOS A LENHA, DORMENTES E MADEIRA, A RECEPÇÃO, GUARDA E FORNECIMENTO DE MATERIAL É DE EXCLUSIVA COMPETÊNCIA DO ALMOXARIFADO;

QUE A ENTRADA DE MATERIAL SÓ SE FAZ POR MEIO DE FATURA OU NOTA DE ENTREGA PARA A QUAL HAJA PEDIDO DO ESCRITÓRIO DE COMPRAS OU POR MEIO DE NOTA DE CRÉDITO E MITIDA PELO PRÓPRIO ALMOXARIFADO;

QUE NENHUM MATERIAL SAI DO ALMOXARIFADO SENÃO MEDIANTE REQUISIÇÃO HABIL;

QUE A CONTABILIDADE NÃO PROCESSA PARA PAGAMENTO SENÃO AS FATURAS DEVIDAMENTE CONFERIDAS PELO ALMOXARIFADO, COM O PREENCHIMENTO DAS FORMALIDADES LEGAIS;

QUE O ESTOQUE FÍSICO É PERMANENTEMENTE BALANCEADO POR INSPETORES SEM SUBORDINAÇÃO AO ALMOXARIFE;

QUE AS REQUISIÇÕES SÃO VISADAS PELOS CHEFES DE DIVISÃO, OU DE SERVIÇO, DEVIDAMENTE AUTORIZADOS;

QUE O MATERIAL REQUISITADO É PARA EMPREGO IMEDIATO OU DENTRO DO MÊS DA REQUISIÇÃO;

QUE AS CONTAS DE CONSUMO, COM ESPECIFICAÇÃO DO MATERIAL E ACOMPANHADAS DE CÓPIAS DAS REQUISIÇÕES ATENDIDAS, SÃO MENSALMENTE SUBMETIDAS AO EXAME DOS CHEFES DE DIVISÃO,

CONCLUIMOS QUE O ATUAL SERVIÇO DE CONTRÔLE DAS DESPESAS DE MATERIAL É BASTANTE EFICIENTE.

## I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

## B) CONTABILIDADE

- 1 - UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA, ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.
- 2 - VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO.
- 3 - DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA REMOVER-LAS.
- 4 - AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS.
- 5 - DIFICULDADE NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS E MEDIDAS AÇONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TAREFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

1 - ADOTADA A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS NAS ESTRADAS DE FERRO A PARTIR DE JULHO DE 1944, PÔDE A VITÓRIA A MINAS SE TEMATIZAR CORRETAMENTE SUAS CONTAS, CORRIGINDO O DEFEITUOSO SISTEMA DE APURAÇÃO DE DESPESAS ENTÃO VIGENTE.

VENCIDA A ETAPA DE IMPLANTAÇÃO E CONTORNADA A RESISTÊNCIA DE ALGUNS SETORES, A UNIFORMIZAÇÃO DAS CONTAS TEM MERECIDO ESPECIAL INTERESSE DA PARTE DAS DIVERSAS DIVISÕES, AS QUAIS HOJE COOPERAM DECIDIDAMENTE PARA QUE A CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS CORRESPONDA ÀS DETERMINAÇÕES DA PADRONIZAÇÃO.

\*\*\*

2 - EM NOSSO MODESTO ENTENDER, ESTAMOS FAZENDO A EXATA APLICAÇÃO DA PADRONIZAÇÃO, TODAVIA, A VERIFICAÇÃO DA APLICAÇÃO, AO QUE NOS PARECE, SÓ A COMISSÃO DE TOMADA DE CONTAS PODERÁ CONSTATAR.

\*\*\*

3 - COM A FLEXIBILIDADE PERMITIDA PELO DESDOBRAMENTO DAS CONTAS, NÃO TEMOS ENCONTRADO DIFICULDADES PROPRIAMENTE DITAS.

NOTAMOS, SIM, A AUSÊNCIA DE CONTA PRÓPRIA PARA ANULAÇÃO DE RECEITA, ENUMERADA MAS NÃO DEFINIDA NAS INSTRUÇÕES GERAIS DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - PAG. 26 DA PADRONIZAÇÃO. POR OUTRO LADO, ENTENDEMOS QUE, MELHOR APROPRIADAS, AS DESPESAS COM ACIDENTES DO TRABALHO E IMPOSTOS DEVERIAM TAMBÉM SER IMPUTADAS ÀS DEMAIS CONTAS GERAIS DO CUSTEIO, AO INVÉS DE PERMANECEREM TOTALMENTE A DÉBITO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL.

SENTIMOS, TAMBÉM, A FALTA DE CONTA PRÓPRIA PARA DEBITAR AS DESPESAS COM A "REPARAÇÃO" DOS AUTOMÓVEIS E CAMINHONETES A SERVIÇO DA ADMINISTRAÇÃO, BEM COMO DOS CAMINHÕES UTILIZADOS PELO ALMOXARIFADO E OFICINAS.

\*\*\*

4 - NÃO PUDEMOS AINDA APRECIAR A AÇÃO DA COMISSÃO DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS. SÓ AGORA, ATRAVÉS DA PALAVRA DE V. EXCIA. SR. PRESIDENTE, TIVEMOS NOTÍCIA DE QUE SE ENCONTRAM EM REVISÃO FINAL AS MODIFICAÇÕES INTRODUZIDAS NA PADRONIZAÇÃO. AO TOMARMOS CIÊNCIA DA SITUAÇÃO, PERMITIMOS-NOS À LIBERDADE DE LEMBRAR QUE SERIA DE GRANDE CONVENIÊNCIA SE PUDÉSSEMOS INICIAR O ANO DE 1949 CLASSIFICANDO AS DESPESAS SEGUNDO AQUELAS MODIFICAÇÕES.

PARA ESTABELECEER UM CONTACTO MAIS ÍNTIMO ENTRE A CONTABILIDADE DAS ESTRADAS E A COMISSÃO DA PADRONIZAÇÃO, OUSAMOS, AINDA, SUGERIR QUE ESTA FAÇA CHEGAR AO CONHECIMENTO DAS ESTRADAS, POR MEIO DE CIRCULARES MENSAIS, AS SUAS RESOLUÇÕES, A FIM DE EVITAR DUPLICIDADE DE CONSULTA SOBRE A MESMA DÚVIDA.

\*\*\*

5 - NO QUE TOCA AO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PELOS GOVERNOS, PARECE-NOS QUE O ANTE-PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO ELABORADO PELA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES RESOLVERIA O ASSUNTO AO INTEIRO CONTENTO DAS ESTRADAS SE FOSSE TAMBÉM INCLUIDAS, PARA EFEITO DA LIQUIDAÇÃO PRECONIZADA NO ANTE-PROJETO, AS REQUISIÇÕES ATENDIDAS EM TRÁFEGO PRÓPRIO.

NESTE CASO, A LEI QUE DISCIPLINASSE A MATÉRIA DEVERIA PREVER A ABERTURA, NO COMEÇO DE CADA EXERCÍCIO, A FAVOR DA CGT., DE CRÉDITOS SUFICIENTES PARA ATENDER ÀS DESPESAS COM OS TRANSPORTES REQUISITADOS PELOS GOVERNOS.

AS DIFICULDADES PARA O PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES DEIXARIAM DE EXISTIR NÃO FOSSEM AS RESTRIÇÕES IMPOSTAS ÀS ESTRADAS PELAS PRÓPRIAS REPARTIÇÕES, AS QUAIS, VIA DE REGRA, PARA NÃO RESPONSABILIZAR O SIGNATÁRIO DAS REQUISIÇÕES PREENCHIDAS COM DEFICIÊNCIA, NEGAM O PROCESSAMENTO DE CONTAS LEGÍTIMAS, CORRESPONDENTES A TRANSPORTES REALMENTE EFETUADOS.

A PROPÓSITO, RECEBEMOS HA POUCO UM OFÍCIO, DO QUAL REPRODUZIMOS O SEGUINTE TRECHO:

"... CONSEQUENTEMENTE, ESSA EMPRESA FICARÁ CIENTE DE QUE NENHUMA CONTA DE TRANSPORTE DE ENCOMENDA SERÁ PROCESSADA NESTE ESTABELECIMENTO DE FUNDOS REGIONAL SEM QUE NA REQUISIÇÃO CONSTE O CITADO CARIMBO E A JUSTIFICAÇÃO DA AUTORIDADE REQUISITANTE DAS RAZÕES QUE A LEVARAM A SOLICITAR O TRANSPORTE COMO ENCOMENDA..."

NO CASO, PARECE-NOS QUE A ESTRADA NÃO TEM COMPETÊNCIA PARA AVALIAR A JUSTIFICAÇÃO OU JULGAR DAS RAZÕES DA AUTORIDADE REQUISITANTE. SERIA MAIS CURIAL QUE ESTA SE JUSTIFICASSE PERANTE A AUTORIDADE SUPERIOR SEM CRIAR ÓBICES À ESTRADA QUE TÃO PRONTAMENTE REALIZA O TRANSPORTE REQUISITADO.

\*\*\*

## I - ADMINISTRAÇÃO GERAL

### D) - ESTATÍSTICA

- 1 - RELATO SOBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.
- 2 - DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, DIFI-

CULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.

- 3 - PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS.
- 4 - REFORMAS INDISPENSÁVEIS NO SERVIÇO DE FÓRMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

1 - NA ROTINA ATUAL DE TRABALHO, A ESTATÍSTICA NÃO ATUA DIRETAMENTE NA COLETA DE TODOS OS DADOS. ESTES, EM PARTE, SÃO ENCAMINHADOS PELOS DIVERSOS SETORES DA ESTRADA, QUE OS APURAM PARA USO DOS SEUS SERVIÇOS.

CABE À ESTATÍSTICA, PROPRIAMENTE, A ANÁLISE DETALHADA DE TODOS OS TRANSPORTES EFETUADOS, REMUNERADOS OU GRATIS, EM TRÁFEGO PRÓPRIO E MÚTUO, NO SENTIDO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO E POR VIA DE ENTRONCAMENTO.

PARA ESTE TRABALHO MENEUSEIA OS DOCUMENTOS DE DESPACHOS, OS QUAIS TAMBÉM SÃO UTILISADOS, EM PRIMEIRA MÃO, PELA CONTADORIA DA RECEITA, QUE OS RETEM POR UM MÊS. A ESTATÍSTICA, QUANDO OS RECEBE, NECESSITA DE MAIS UM MÊS PARA SUA COMPLETA ANÁLISE, RESULTANDO DAÍ GRANDE ATRASO NA APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS APURADOS, QUE SE DESTINAM AO PREENCHIMENTO DOS 27 QUADROS DO D.N.E.F. E DE OUTROS DO CONSELHO NACIONAL DE SEGURANÇA E COMISSÃO MILITAR DE REDE.

DISPÕE O SERVIÇO DE ALGUMAS MÁQUINAS DE CALCULAR COMUNS E DE UM CONJUNTO DE 3 UNIDADES "NATIONAL" COM 6 SOMADORES CADA UMA, MAS A SUA EFICIÊNCIA SE CONDICIONA À PRESTEZA COM QUE SE EFETUE A ANÁLISE DOS DOCUMENTOS, E ESTA, COMO VIMOS, É POR DEMAIS MOROSA.

\*\*\*

2 - DA APROPRIAÇÃO DOS CUSTOS DA UNIDADE DE TRÁFEGO SÓ É FEITA PELA ESTATÍSTICA A PARTE FINAL. OS PERCURSOS DOS

TRENS E LOCOMOTIVAS SÃO FORNECIDOS PELA TRAÇÃO COM O FREQUENTE ATRASO DE 2 MESES. OS PERCURSOS DOS VEÍCULOS SÃO EXTRAÍDOS DE FICHAS PREENCHIDAS PELO MOVIMENTO.

A MAIOR DEFICIÊNCIA DA NOSSA ESTATÍSTICA, ALÉM DO ATRASO QUE LHE ROUBA A ATUALIDADE, RESIDE NA IMPOSSIBILIDADE DE APURARMOS A DENSIDADE E INTENSIDADE DO TRÁFEGO POR TRECHOS.

CONSIDERANDO O TRABALHO REALIZADO NOS 573 QUILOMETROS DA NOSSA LINHA, ENGLOBALAMENTE, NÃO TEMOS TIDO OPORTUNIDADE DE PODER AVALIAR OS RESULTADOS, POR CERTO EXCELENTE, OFERECIDOS PELOS 140 QUILOMETROS DE LINHA INTEIRAMENTE REMODELADOS E ENTREGUES AO TRÁFEGO EM 1947, "JUSTAMENTE O TRECHO ENTRE VITÓRIA E COLATINA QUE, PELO TRAÇADO ANTIGO, APRESENTAVA AS MAIS PRECÁRIAS CONDIÇÕES TÉCNICAS - ENG. J.C. BELLESA". NESSE TRECHO TEM CIRCULADO TRENS DE 1.500 TONELADAS DE PESO.

\*\*\*

3 - OS PROCESSOS UTILIZADOS NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS CORRESPONDEM ÀS FORMULAS INDICADAS PELO D.N.E.F. PARA O PREENCHIMENTO DOS SEUS QUADROS.

\*\*\*

4 - POR RECONHECERMOS A POBREZA DAS NOSSAS ESTATÍSTICAS, ASPIRAMOS TORNA-LAS PRECISAS E ATIVAS, CAPAZES DE, PORTANTO, SERVIREM COMO ELEMENTOS DE ORIENTAÇÃO, CONTRÔLE E SUPERVISÃO.

PARA CONSEGUIRMOS ESSE DESIDERATO, SÃO INDISPENSÁVEIS DUAS MEDIDAS, UMA DA ESTRADA E OUTRA DO D.N.E.F. :

- CENTRALIZAÇÃO E REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS ESTATÍSTICOS EM BASES RACIONAIS, COMPLETADOS COM O MODERNO RECURSO DE UM EQUIPAMENTO PARA OPERAR COM CARTÃO PERFURADO;
- DEFINIÇÃO DAS UNIDADES E CUSTOS A SEREM CONSIDERADAS

RADOS; UNIFORMIDADE OBRIGATÓRIA DO SISTEMA DE COLLETA, DE SELEÇÃO E CÁLCULOS, EM SUMA, A JÁ PRECONIZADA PADRONIZAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS COM O SUPERIOR OBJETIVO DE TORNAR POSSÍVEL A COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS DE TODAS AS EMPRESAS E DE, CONSEQUENTEMENTE, SE APRIMORAREM OS PADRÕES DE EFICIÊNCIA.

\*\*\*

Dr. ARTHUR CASTILHO: - FELICITO O SR. BOCAIYVA PELO TRABALHO APRESENTADO, DE FORMA CONSISA, BRILHANTE E MUITO PRECISA.

REALMENTE SENTE-SE, ATRAVÉS DA REDAÇÃO DO TRABALHO APRESENTADO, AQUELA FORÇA DE HÁBITO, DE REALIZAÇÃO, QUE SE ENCONTRA EM SERVIÇOS DA VITÓRIA A MINAS, NO SEU DEPARTAMENTO DE FINANÇAS.

É AGRADÁVEL RESSALTAR AQUI, MAIS UMA VEZ, O GRANDE PRAZER QUE SINTO AO VERIFICAR A IMPRESSÃO DAS PRÓPRIAS ESTRADAS A RESPEITO DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS, NAS ESTRADAS DE FERRO E PONHO EM DESTAQUE UMA AFIRMATIVA FELIZ DO NOBRE ORADOR, QUANDO DISSE: "VENCIDA A ETAPA DE IMPLANTAÇÃO E CONTORNADA A RESISTÊNCIA DE ALGUNS SETORES, A UNIFORMIZAÇÃO DAS CONTAS TEM MERECIDO ESPECIAL INTERESSE DA PARTE DAS DIVERSAS DIVISÕES, AS QUAIS HOJE COOPERAM DECIDIDAMENTE PARA QUE A CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS CORRESPONDA AS DETERMINAÇÕES DA PADRONIZAÇÃO".

FOI JUSTAMENTE ESSA RESISTÊNCIA INICIAL, MUITO NATURAL NO CASO DE TRABALHO QUE TENHA POR BASE O ESPÍRITO DE CONSERVANTISMO BEM FUNDADO, ESSA 1ª REAÇÃO DA ROTINA DO SERVIÇO, ENTÃO ESTABELECIDA, QUE EMBARAÇOU A UNIFORMIZAÇÃO MAS, FELIZMENTE ESSA PRIMEIRA RESISTÊNCIA, ESTÁ SENDO VENCIDA E UMA SÓLIDA COMPREENSÃO DOS BONS MÉTODOS, BEM COMO A EXCELENCIA DAS NORMAS QUANDO BEM COMPREENDIDAS, VEM PERMITINDO RESULTADOS COMO OS INDICADOS PELA VITÓRIA A MINAS.

ANOTAMOS AS DIVERSAS OBSERVAÇÕES SOBRE A QUESTÃO DE DÚVIDAS EM RELAÇÃO À PADRONIZAÇÃO E, NO SEU TEMPO, SERÁ COMENTADO E RESOLVIDO PELA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO.

AINDA SOBRE A PARTE DE TRANSPORTE REQUISITADO, A VI-

TÓRIA A MINAS SUGERE UMA QUESTÃO DE ADIANTAMENTO À CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, POR PARTE DO GOVÉRNO, A FIM DE ATENDER ÀS NOSSAS REQUISIÇÕES. AINDA ONTEM LANCEI A IDÉIA JUNTO AO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO, NO SENTIDO DE OBTERM, EM DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA, COMO ADIANTAMENTO ÀS ESTRADAS PARA POSTERIOR LIQUIDAÇÃO, POR INTERMÉDIO DE JUNTAS DE TOMADAS DE CONTAS, UMA IMPORTÂNCIA SUFICIENTE. IREMOS ESTUDAR ESSA SOLUÇÃO POR INTERMÉDIO DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

COM ÊSSES BREVES REPAROS, REITERO AQUI OS MEUS COMPROMIMENTOS A VITÓRIA A MINAS, PELO TRABALHO APRESENTADO COM MINÚNCIAS E BRILHANTISMO.

TEM A PALAVRA, AGORA, O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA.



FFM-3

C.V.R.D. - <sup>s</sup>/<sub>A</sub> E.F.V.M.

REGISTRO DOS PEDIDOS DE MATERIAL ENTRADOS, ATENDIDOS E EXPEDIDOS



REGISTROS DOS PEDIDOS DE MATERIAL RECEBIDOS DURANTE O MÊS

The table is a ledger-style grid with approximately 15 columns and 10 rows. The top row contains some faint, illegible markings. The rest of the table is empty.

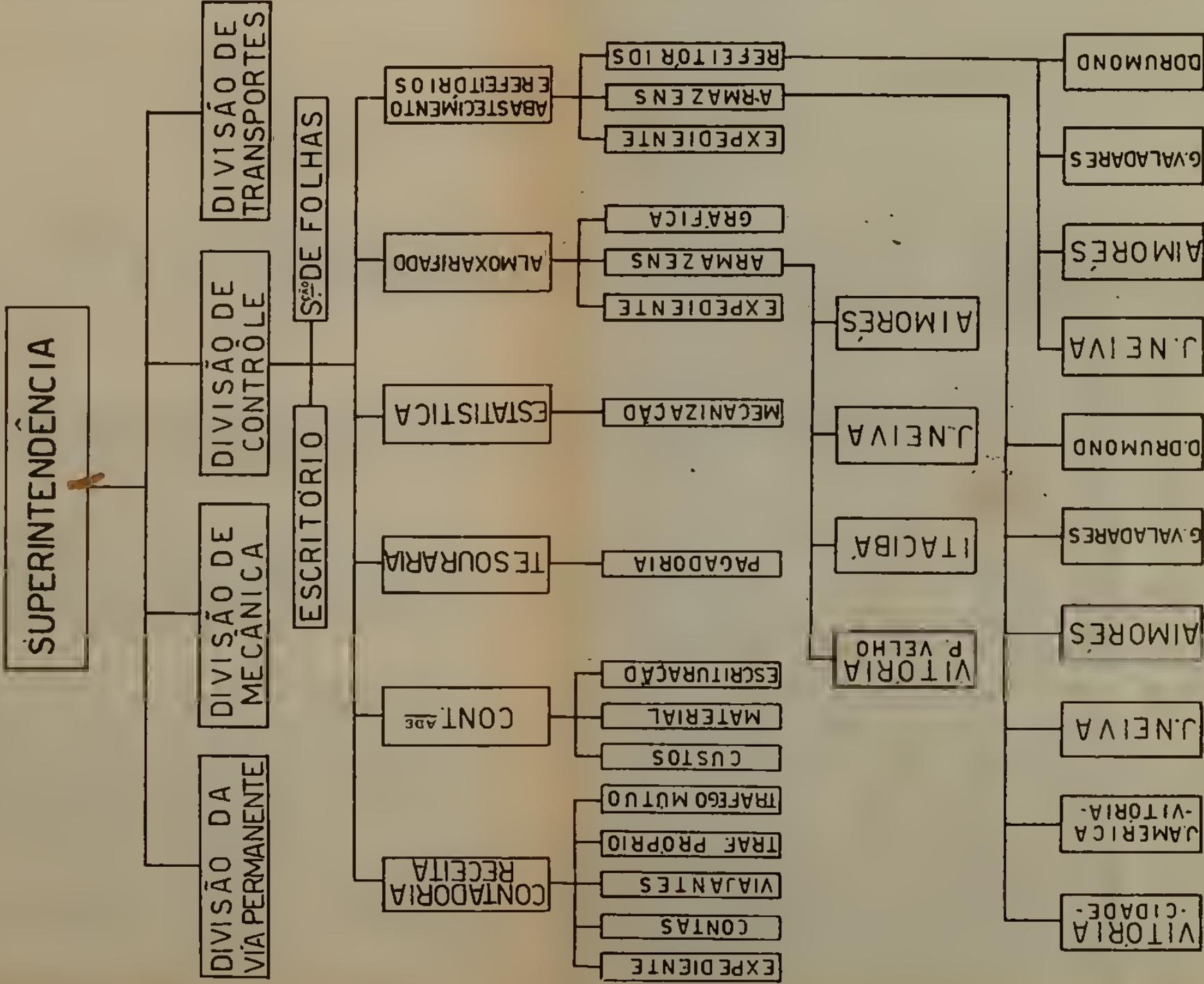






# COMIÁ VALE RIO DOCE S/A

E. F. V. M.



Dr. BENJAMIN MAGALHÃES DE OLIVEIRA

Rêde Mineira de Viação

Sr. PRESIDENTE. Srs. DIRETORES. PREZADOS COLEGAS.

NÃO SABIA QUE ME SERIA DADA A INCUMBÊNCIA DE REPRESENTAR O DIRETOR DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO NESTAS SESSÕES DEDICADAS A ASSUNTOS DE ADMINISTRAÇÃO E TENDO RECEBIDO ESSA INCUMBÊNCIA A ÚLTIMA HORA, NÃO ME FOI POSSÍVEL TRAZER ELEMENTOS PARA RESPONDER DE MODO SATISFATÓRIO AOS QUESITOS DO NOSSO TEMÁRIO.

PEÇO, POIS, DESCULPAS PELA OMISSÃO EM QUE INCORRE A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO.

OS SERVIÇOS DE CONTADORIA, ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA TÊM NA RÊDE ORGANIZAÇÃO RAZOÁVEL, QUE NÃO IREI DESCREVER. INDICAREI APENAS ALGUNS PONTOS DE INTERESSE GERAL A RESPEITO DÊSSES MÁGNOS PROBLEMAS DE ADMINISTRAÇÃO.

PORÉM, ANTES DE ABORDÁ-LOS, JÁ QUE SE TRATA DE ADMINISTRAÇÃO, QUERO RENDER UMA HOMENAGEM, UM PREITO DE JUSTIÇA, AO NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE, DR. ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO, PELA REALIZAÇÃO DÊSTE VERDADEIRO CONGRESSO FERROVIÁRIO, NO QUAL ESTÁ SENDO MINUCIOSAMENTE EXAMINADA A SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, ESTÃO SENDO ESTUDADOS OS SEUS PROBLEMAS, ASSIM COMO PROPOSTAS E DEBATIDAS AS SOLUÇÕES.

UM AMBIENTE COMO ÊSTE É PRÓPRIO À FORMAÇÃO DA FRENTE ÚNICA QUE NOS FALTAVA. DE FATO NÃO TÍNHAMOS ATÉ AGORA, A RESPEITO DE MUITOS DOS PRINCIPAIS PROBLEMAS QUE NOS ANGUSTIAM, UM PENSAMENTO COMUM. SI NÃO ERA CADA CABEÇA, CADA SENTENÇA, É FORÇA RECONHECER QUE DIVERGIAM BASTANTE AS OPINIÕES SOBRE CERTOS ASSUNTOS FUNDAMENTAIS PARA AS ESTRADAS, QUE AQUI JÁ FORAM OBJETO DE DEMORADO ESTUDO, AMPLA E LIVRE DISCUSSÃO, CHOCANDO-SE AS OPINIÕES DIVERGENTES E NASCENDO DO ÚTIL DEBATE PROPOSIÇÕES QUE OBTIVERAM O CONSENSO GERAL.

ÊSTE FELIZ RESULTADO SERÁ A OBRA MERITÓRIA DÊSTE CERTAMENTE: ESTABELECEER UM PENSAMENTO COMUM PARA O CONJUNTO DAS FER

ROVIAS BRASILEIRAS, QUE SE DEFRONTAM COM A NECESSIDADE DA IMEDIATA RECUPERAÇÃO DOS TRANSPORTES; COM A RECUPERAÇÃO, A PRAZO MAIS LONGO E NO PRÓPRIO INTERESSE NACIONAL, DA SUA ECONOMIA ATUALMENTE TÃO COMPROMETIDA.

E É O CASO DE REFLETIR E INDAGAR SI ÊSSE PENSAMENTO COMUM SERÁ ESTABELECIDO NO ÂMBITO MAIS ESTREITO DE CADA EMPRESA. SEI QUE NEM SEMPRE ÊLE EXISTE. HÁ TREMENDAS DISCONTINUIDADES E MUDANÇAS DE PROGRAMA COM A SIMPLES MUDANÇA DO ADMINISTRADOR. AS VEZES ÊSTE SE ISOLA, FORMULA UM PROGRAMA E O MANDA EXECUTAR. DURA POUCO NO CARGO E O SEU SUBSTITUTO JÁ TEM NOVAS IDEIAS E UM OUTRO PROGRAMA. NÃO HÁ TRADIÇÃO.

QUEM SABE SI NÃO É ESTA UMA DAS CAUSAS DA PRECÁRIA SITUATUAÇÃO DE ALGUMAS ESTRADAS?

ALGUMA COUSA DE SÉRIO, DE DEFINITIVO, SAIRÁ DESTES CERTAMEN. AS LINHAS GERAIS DO PLANEJAMENTO DE RECUPERAÇÃO QUE A TÔDAS AS ESTRADAS INTERESSA, ESTÃO SENDO ASSENTADAS. NÃO SERÁ FÁCIL ALTERÁ-LAS AO SABOR DO CAPRICHOS, PORQUE O CONSENSO GERAL FOI OBTIDO E, ALÉM DISSO, OS RECURSOS SERÃO FORNECIDOS AS ESTRADAS PARA A EXECUÇÃO DO PLANO QUE FOR ASSENTADO E NÃO PARA OUTROS.

MAS DIZIA EU, SENHOR PRESIDENTE, QUE NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO POSSUEM ORGANIZAÇÃO NORMAL E RAZOÁVEL OS SERVIÇOS DE CONTADORIA, ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA.

DEVO, AINDA, ACRESCENTAR QUE A CONTADORIA E A ESTATÍSTICA SÃO SUBORDINADAS AO DEPARTAMENTO COMERCIAL, QUE NO MOMENTO ESTÁ SOB A MINHA CHEFIA; O ALMOXARIFADO PERTENCE AO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS E A CONTABILIDADE AO DEPARTAMENTO FINANCEIRO E ME PARECE QUE ESTA ORGANIZAÇÃO É MUITO FELIZ. EM OUTRAS ESTRADAS AS CONTABILIDADES E, ÀS VEZES A ESTATÍSTICA, ESTÃO SUBORDINADAS AO DEPARTAMENTO FINANCEIRO.

SÃO PORÉM, AINDA DEMORADOS E LENTOS NA APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS .

A CONTADORIA APRESENTA SEUS BALANCETES DA RENDA COM 70 A 90 DIAS EM RELAÇÃO AO TÉRMINO DO MÊS CONSIDERADO. DOIS REMÉDIOS FORAM ESTUDADOS E SERÃO ADOTADOS, UM É A MECANIZAÇÃO PROGRESSIVA DOS SEUS SERVIÇOS.

OUTRO É A REVISÃO, PELA PRÓPRIA CONTADORIA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, DOS DESPACHOS DO TRÁFEGO MÚTUO, ANTECIPANDO SE ASSIM ÀS MENSAIS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, REMETIDAS ÀS ESTRADAS 30 DIAS APÓS O ENCERRAMENTO DO MÊS CONSIDERADO. AS DIFERENÇAS QUE HOVER SERÃO ESTORNADAS PARA O MÊS SEGUINTE. ISTO PERMITIRÁ À CONTADORIA DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO A APRESENTAÇÃO DO SEU BALANCETE APENAS 30 DIAS DEPOIS DO MÊS ENCERRADO.

E, POR FALAR EM MENSAIS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, HÁ UM DETALHE QUE ME PERMITO ANALIZAR A FIM DE SOLICITAR UMA PROVIDÊNCIA NECESSÁRIA.

RESPONDEM ÓTIMAMENTE ESSAS MENSAIS, CONFECIONADAS EM HOLLERITH, À FINALIDADE BÁSICA DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. DESPACHO POR DESPACHO, ELAS MENCIONAM O FRETE TOTAL E O FRETE QUE CABE A CADA ESTRADA. DESDE QUE A CONTADORIA DA ESTRADA POSSUA A FOLHA DO DESPACHO, O CÁLCULO DO FRETE PODE SER REVISTO E CONFRONTADO COM O ACUSADO NA MENSAL DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

PORÉM PARA OS DESPACHOS DENOMINADOS "EM TRÂNSITO", SOMENTE AS CONTADORIAS DAS ESTRADAS DE PROCEDÊNCIA E DE DESTINO POSSUEM AS FOLHAS. AS DEMAIS, AS ESTRADAS INTERMEDIÁRIAS NÃO RECEBEM FOLHAS DESSES DESPACHOS E NÃO PODEM CALCULAR OS RESPECTIVOS FRETES, PORQUE NÃO DISPÕEM DOS ELEMENTOS NECESSÁRIOS. FALTAM NAS MENSAIS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES AS INDICAÇÕES RELATIVAS AO PÊSO E À CLASSIFICAÇÃO.

ESTE É O PEDIDO QUE FORMULO: UMA PEQUENA ALTERAÇÃO NAS MENSAIS, A FIM DE QUE ESSAS INDICAÇÕES SEJAM FORNECIDAS ÀS ESTRADAS DE TRÂNSITO, A FIM DE QUE ESTAS POSSAM CONFERIR O CÁLCULO DOS FRETES QUE LHE SÃO CREDITADOS.

NÃO É SÓ CONFERIR O CÁLCULO, TRABALHO DA CONTADORIA. A ESTATÍSTICA TAMBÉM NECESSITA DA INDICAÇÃO DO PÊSO PARA OS SEUS APANHADOS.

ANTIGAMENTE, COM O REGIMEN DE TRÁFEGO DIRETO ENTRE A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO E AS ESTRADAS PAULISTAS, A CONTADORIA DA RÊDE RECEBIA DOS ENTRONCAMENTOS CÓPIAS DOS REDESPACHOS, AS QUAIS CONTINHAM OS DADOS NECESSÁRIOS E AS PASSAVA DEPOIS À ESTATÍSTICA.

COM A TRANSFORMAÇÃO DO TRÁFEGO DIRETO EM TRÁFEGO MÚTUO, DESAPARECERAM SUBITAMENTE ESSES ELEMENTOS. TEMOS A RENDA, PELAS MENSAS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, MAS FALTAMOS O PÊSO DAS MERCADORIAS EM TRÂNSITO. PARA ESSES DESPACHOS, CUJO NÚMERO VEM SEMPRE CRESCENDO, A ESTATÍSTICA DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO TEM APENAS A RENDA, NÃO O PÊSO; SEUS APANHADOS ESTÃO FALHOS, DESORGANIZADOS E INCONSEQUENTES. ACREDITO QUE O MESMO ACONTEÇA A OUTRAS ESTRADAS.

COMO PROVIDÊNCIA PROVISÓRIA, AS ESTAÇÕES DE ENTRONCAMENTO PODERÃO FAZER UMA RELAÇÃO DOS DESPACHOS EM TRÂNSITO, REMETENDO-A À CONTADORIA. ESSAS RELAÇÕES CONTERÃO JUSTAMENTE OS ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA O CÁLCULO DAS CONTADORIAS. QUANDO A CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES PUDE TOMAR AS PROVIDÊNCIAS QUE SOLICITO, ESSAS RELAÇÕES DESAPARECERÃO. NÃO SEI SE OUTRAS ESTRADAS NOTAM ESSA LACUNA. É O CASO, POR EXEMPLO: MARÍTIMA FAZ UM DESPACHO DE SAL PARA ÜBERLÂNDIA, DIGAMOS E ESSA EXPEDIÇÃO, PROCEDENDO DA CENTRAL DO BRASIL, SEGUE EM TRÂNSITO PELA REDE, COM DESTINO A MOGIANA. A REDE, ESTRADA DE TRÂNSITO, QUE NÃO RECEBE A FOLHA DO DESPACHO E SÓ TEM CONHECIMENTO DELE PELAS MENSAS DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, A QUAL INDICA A RENDAS, NÃO TEM ELEMENTOS PARA CONFERÊNCIA DO CÁLCULO E NEM PARA OS APANHADOS DE ESTATÍSTICA. COMO ESSE EXEMPLO, HÁ MUITOS.

Dr. EDMUNDO BRANDÃO PIRAJÁ

REALMENTE A DEFICIÊNCIA A QUE SE REFERE O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA EXISTE, PRINCIPALMENTE, NAS MENSAS REFERENTES ÀS ANTIGAS FILIADAS, POIS EM RELAÇÃO ÀS ESTRADAS DE FERRO DE SÃO PAULO, ATENDENDO A PEDIDOS, DAS ADMINISTRAÇÕES COMECEI A INCLUIR NAS MENSAS O PÊSO E A CLASSIFICAÇÃO. COM O SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, NÃO TIVE OPORTUNIDADE EM GENERALIZAR A MEDIDA AQUI PARA O RIO PORQUE SENTI UMA GRANDE DIFICULDADE, PORQUE CADA ESTRADA PEDE A APRESENTAÇÃO DAS MENSAS DE UMA MANEIRA DIVERSA, OBRIGANDO A CONFECÇÃO DE DIVERSAS MENSAS E ESTE TRABALHO AVULTA MUITO, NÃO TENDO SIDO POSSÍVEL AINDA, REALIZÁ-LO. TENHO, PORÉM, A INTENSÃO DE ESTUDAR UMA MANEIRA DE INCORPORAR ESSES ELEMENTOS FALTANTES; COMO FIZ EM SÃO PAULO. COM A RETOMADA, AGORA EM JANEIRO DO CORRENTE ANO, DA ESTATÍSTICA DOS DESPACHOS POR AQUI PASSADOS, ESTATÍSTICA QUE, COMO EU DISSE NA APRESENTAÇÃO É FEITA PARA AS ESTRADAS E NÃO PARA A CONTADORIA TEM NECESSIDADE DE LANÇAR MÃO, DE MANEIRA MAIS GERAL, DA CAPACIDADE DOS CARTÕES, EVITANDO DUPLICIDADE DE PERFURAÇÕES E, EM SEQUÊNCIA TIVE QUE ESTUDAR CARTÕES NOVOS E OS ELEMENTOS REFERENTES AO PÊSO FORAM ELIMINADOS.

EXAMINANDO AS ESTATÍSTICAS APRESENTADAS PELA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, PODERÃO VER QUE ELA DETALHA BEM A MERCADORIA EXPEDIDA PELA ESTRADA, EM TRANSITO E A QUE É RECEBIDA NA ESTRADA. DE MANEIRA QUE O SIMPLES EXAME DESTA ESTATÍSTICA MOSTRA QUE A CONTADORIA POSSUE, AGORA, ÊSSES ELEMENTOS, DE MANEIRA QUE EU APENAS PEDI A PALAVRA PARA DAR ESSA PEQUENA EXPLICAÇÃO, DIZENDO AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA PORQUE NÃO FORNECI AINDA AQUELES ELEMENTOS NAS MENSAIS.

NAS REUNIÕES DOS CONTADORES, TENHO OBSERVADO QUE EXISTEM DESPACHOS QUE TRANSITAM EM 6 ESTRADAS, QUER DIZER, COM 4 TRANSITOS. ORA, NÃO É POSSÍVEL FORÇAR A ESTAÇÃO DE PROCEDÊNCIA A TIRAR TAMBÉM TANTA QUANTIDADE DE VIAS DE UM DESPACHO. ESSE ASSUNTO FOI MUITO DISCUTIDO NA REUNIÃO DE CONTADORES E ESSAS VIAS, SE FOSSEM EXTRAÍDAS, DE NADA VALERIAM, PORQUE NÃO HAVIA CARBONO QUE FORNECERSE CÓPIAS LEGÍVEIS, E SERIA ENORME A DESPESA QUE SE IRIA IMPOR À ESTRADA. AGORA, À VISTA DESSA OBSERVAÇÃO DO DR. BENJAMIN, VOU FAZER TODO O POSSÍVEL E ESPERO, MESMO, PODER ATENDER O PEDIDO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO NO MAIS CURTO PRAZO.

Dr. BENJAMIN DE OLIVEIRA

MUITO AGRADEÇO AS EXPLICAÇÕES DO DR. PIRAJÁ, QUE FORAM COMPLETAS. RECONHEÇO, MESMO, QUE É IMPOSSÍVEL FORNECER A CADA ESTRADA DE TRANSITO UMA VIA DE DESPACHO.

A ESTATÍSTICA DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES ESTÁ MENCIONANDO O PESO MAS ESTE, É UM TRABALHO MUITO RECENTE. PARA O CUMPRIMENTO DO MÊS SATISFAZ PORÉM, PARA O EXAME DE DESPACHO POR DESPACHO, DEIXA AINDA A DESEJAR. AFIM DE SE POSSIBILITAR A REVISÃO DO CÁLCULO PELA CONTADORIA, A PROVIDÊNCIA DE MENCIONAR NAS MENSAIS O PESO E A CLASSIFICAÇÃO SE TORNA INDISPENSÁVEL.

AQUI FICA, POIS, O PEDIDO AO ILUSTRE CHEFE DA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES.

\*\*\*

PASSANDO AO ALMOXARIFADO, DEVO INICIALMENTE OBSERVAR QUE A PRÓPRIA CONFORMAÇÃO DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO CONSTITUE UMA DIFICULDADE PARA OS SERVIÇOS DE RECEPÇÃO E FORNECIMENTO DOS

MATERIAIS. BELO HORIZONTE, SEDE DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR E DO ALMOXARIFADO GERAL, NÃO É UM PONTO OBRIGATÓRIO DE PASSAGEM DOS MATERIAIS; ÊLES PODEM SER IMPORTADOS DIRETAMENTE E TRANSPORTADOS PARA OS ARMAZENS REGIONAIS POR OUTRAS VIAS QUE NÃO BELO HORIZONTE. NÃO É POSSÍVEL NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO A CENTRALIZAÇÃO TÃO VANTAJOSA, QUE SE TORNA FÁCIL EM OUTRAS ESTRADAS, QUE POSSUEM UMA LINHA TRONCO BEM CARACTERIZADA. CONTUDO, O ALMOXARIFADO LOCALIZADO EM BELO HORIZONTE CONTROLA E FISCALIZA TODOS OS ARMAZENS REGIONAIS, DISTRIBUIDOS AO LONGO DAS LINHAS E SEDIADOS NAS OFICINAS, DIVISÕES E GRANDES ENTRONCAMENTOS COM A CENTRAL.

UM OBJETIVO TEM ATUALMENTE EM VISTA A ADMINISTRAÇÃO DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO: CONSEGUIR QUE AS REMESSAS DE MATERIAIS SEJAM ACOMPANHADAS DA FATURA COM OS RESPECTIVOS PREÇOS, A FIM DE ELIMINAR UMA DAS FALHAS MAIS GRAVES DO NOSSO SERVIÇO.

ISTO JÁ FOI CONSEGUIDO EM OUTRAS ESTRADAS E É REALMENTE FUNDAMENTAL PARA A ECONOMIA E A EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS EM TODOS OS SETORES DA ESTRADA.

A PROVA REAL, A MEU VER, DA EFICIÊNCIA DE UM SERVIÇO DE ALMOXARIFADO, É ESTA: A REMESSA DOS MATERIAIS ACOMPANHADO DA FATURA E DOS PREÇOS EXATOS. A REMESSA DOS PREÇOS 2, 3 E 4 MESES DEPOIS, EVIDENTEMENTE, NÃO SATISFAZ. TIVE O PRAZER DE VISITAR, HÁ ALGUNS ANOS, A DIVISÃO DE BEBEDOURO, DA COMPANHIA PAULISTA E LÁ VI QUE, ENCERRADO O MÊS, DENTRO DE 5 DIAS, A PRÓPRIA DIVISÃO TEM TODA A DESPESA DE PESSOAL, MATERIAL, CONSUMO DE MATERIAIS, E ISTO EM COMPARAÇÃO COM O ORÇAMENTO QUE LHE FOI DISTRIBUIDO.

TIVE O PRAZER TAMBÉM DE, NO MÊS DE NOVEMBRO ÚLTIMO VISITAR A OFICINA DE SOROCABA, DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA E LÁ TAMBÉM OS MATERIAIS SÃO ACOMPANHADOS DE FATURAS DE PREÇOS, TANTO ASSIM QUE O CHEFE DA OFICINA, DENTRO DE 15 DIAS, FORMULA O SEU RELATÓRIO COMPLETO. NA RÊDE AINDA NÃO SE CONSEGUIU ISSO, MAS ESTAMOS TRABALHANDO PARA ESSE FIM.

\*\*\*

A CONTABILIDADE DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO HÁ MUITO JÁ ESTÁ ENQUADRADA NAS REGRAS DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS E TEM PERFEITA ORGANIZAÇÃO, COMO É DO CONHECIMENTO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO E EM PARTICULAR DE V. EXCIA.

HÁ PORÉM, UMA CENTRALIZAÇÃO TALVEZ EXCESSIVA, QUE NÃO FAVORECE O SENSO DE RESPONSABILIDADE E A PREOCUPAÇÃO DE ECONOMIA QUE CADA CHEFE DE SERVIÇO DEVE POSSUIR.

CADA CHEFE DEVERÁ TRABALHAR TENDO SEMPRE SOB SUAS VISTAS O ORÇAMENTO DA SUA REPARTIÇÃO, ASSIM COMO O SEU QUADRO DE PESSOAL. SI DISPUSER DE UMA SEÇÃO DE CONTAS, A QUAL EM MUITOS CASOS PODE SER ORGANIZADA SEM AUMENTO DE PESSOAL, PODERÁ, ENCERRADO O MÊS, TER IMEDIATAMENTE EM MÃOS BALANCETES EXATOS OU QUASI EXATOS DA DESPESA COM PESSOAL, MATERIAL E GASTOS DIVERSOS.

MAIS TARDE A CONTABILIDADE APRESENTARÁ OS ELEMENTOS DEFINITIVOS, PORÉM A ADMINISTRAÇÃO LOCAL JÁ ESTAVA ORIENTADA COM OS ELEMENTOS POR ELA PRÓPRIA LEVANTADOS.

É TAMBÉM ESTA UMA PROVIDÊNCIA FUNDAMENTAL PARA A EFICIÊNCIA E A ECONOMIA DOS SERVIÇOS.

A MEU VER, É NECESSÁRIA A COMPARAÇÃO COM O ORÇAMENTO QUE FOI ATRIBUÍDO A CADA REPARTIÇÃO.

TENHO O PRAZER DE LEMBRAR AO DR. ALCIDES LINS QUE S. EXCELENCIA, QUANDO DIRIGIU A REDE SUL MINEIRA, ESTABELECEU, EM CADA DIVISÃO, SETORES DE COMPRAS E NÓS TRABALHAVAMOS À VISTA DE ORÇAMENTOS E NÓS MESMOS, EM CADA DIVISÃO, FAZIAMOS O APANHADO DAS DESPESAS E DOS GASTOS DE MATERIAL E COMPARAVAMOS ESSES ELEMENTOS COM O ORÇAMENTO DISTRIBUÍDO.

\*\*\*

A ESTATÍSTICA DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO JÁ ESTÁ HÁ ALGUNS ANOS MECANIZADA; SEUS TRABALHOS TÊM RECEBIDO APRECIACÕES FAVORÁVEIS QUE MUITO NOS HONRAM.

OS QUADROS QUE ANUALMENTE APRESENTA NÃO CONSTITUEM NOVIDADE. NÃO ME REFERIREI A TODOS EM DETALHE, PARA NÃO ME ALONGAR DESNECESSARIAMENTE.

HÁ 5 OU 6 ANOS INICIAMOS UM APANHADO DE ELEMENTOS PARA A DETERMINAÇÃO DA INTENSIDADE DE TRÁFEGO NAS LINHAS DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO, QUE FORAM PARA ISTO DIVIDIDOS EM 40 TRECHOS,

QUE CORRESPONDEM ÀS SEÇÕES DE TRAÇÃO. O OBJETIVO ERA FACILITAR OS ESTUDOS DE ELETRIFICAÇÃO E FOI ALCANÇADO. DIGNOU-SE V. EXCIA. SENHOR PRESIDENTE, APOIAR A NOSSA INICIATIVA E ANIMAR-NOS COM O SEU APLAUSO. CONSERVAMOS ENTÃO OS APANHADOS E PROCURAMOS MESMO MELHORAR OS MÉTODOS.

AO QUE SEI, SÔMENTE A PAULISTA E A RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO POSSUEM, OU PELO MENOS PUBLICAM, ESTATÍSTICAS SÔBRE INTENSIDADE DE TRÁFEGO NOS DIVERSOS TRECHOS DAS SUAS LINHAS. AS DA PAULISTA SÃO MAIS ANTIGAS, MAIS PERFEITAS E MAIS COMPLETAS, COMO É NATURAL.

NOS APANHADOS HOLLERITH DA NOSSA ESTRADA PADRÃO OS TRENS DE PASSAGEIROS ESTÃO SEPARADOS DOS TRENS DE MERCADORIAS E DOS TRENS DE SERVIÇO; A VELOCIDADE COMERCIAL É APURADA; O RENDIMENTO HORÁRIO NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS É INDICADO, PELO PÊSO BRUTO REBOÇADO DOS CARROS DE PASSAGEIROS E DOS VAGÕES DE ANIMAIS E MERCADORIAS. CONTENTAMO-NOS COM ISSO, AO MENOS POR ENQUANTO. E HÁ MUITAS OUTRAS INDICAÇÕES.

SÃO MAIS SIMPLES OS QUADROS DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, PORÉM FORNECEM, PARA CADA TRECHO E EM CADA SENTIDO, O PÊSO BRUTO REBOÇADO DOS CARROS DE PASSAGEIROS E DOS VAGÕES DE ANIMAIS E MERCADORIAS. CONTENTAMO-NOS COM ISSO, AO MENOS POR ENQUANTO.

QUANTO AO APROVEITAMENTO DE VAGÕES HÁ UMA DIFERENÇA IMPORTANTE ENTRE OS APANHADOS DA PAULISTA E OS DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO. NA PAULISTA O APROVEITAMENTO PERCENTUAL DA CAPACIDADE DOS VAGÕES É APURADO PARA CADA TRECHO E EM CADA SENTIDO, MAS SEMPRE PARA O CONJUNTO DOS VEÍCULOS, O QUE REPRESENTA SEM DÚVIDA GRANDE AUMENTO DE TRABALHO, PORÉM INDICAÇÃO SOBREMODO ÚTIL A QUEM RESPONDE PELOS SERVIÇOS DE MOVIMENTO.

NA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, ESSE APROVEITAMENTO É APURADO PARA O CONJUNTO DAS LINHAS, PORÉM SEPARADAMENTE POR SÉRIE DE VEÍCULO.

SÃO ESTAS, SENHOR PRESIDENTE, AS OBSERVAÇÕES QUE TENHO A HONRA DE APRESENTAR EM NOME DA RÊDE MINEIRA DE VIAÇÃO, COMO MODESTA CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DOS IMPORTANTES ASSUNTOS EM DEBATE.

## Dr. ARTHUR CASTILHO

AGRADEÇO AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA A SUA COLABORAÇÃO DE HOJE. DEVO DIZER QUE, NÃO FOI NOVIDADE O QUE NOS CONTOU O DR. BENJAMIN, UMA VEZ QUE ACOMPANHAMOS, MUITO DE PERTO, A ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS NA REDE MINEIRA E VERIFICAMOS SEMPRE, ALÍ, A VONTADE FIRME DE ACERTAR E O ESPÍRITO DE PROGRESSO DA SUA ADMINISTRAÇÃO.

ESTE ESPÍRITO PROGRESSISTA SE REVELOU PATENTEMENTE NA REORGANIZAÇÃO DOS SEUS SERVIÇOS ESTATÍSTICOS E FICARAM NUMA POSIÇÃO DE MERECIDO DESTAQUE NAS LINHAS DA BITOLA ESTREITA E EU JÁ TIVE VÁRIAS OCASIÕES DE FAZER REFERÊNCIAS A ESSE SERVIÇO, PRINCIPALMENTE PEÇA SUA QUALIDADE, RESSALTANDO A IMPORTÂNCIA DE DADOS INTERESSANTÍSSIMOS SOBRE AS DIVERSAS APURAÇÕES DE INTENSIDADE DE TRÁFEGO PELOS TRECHOS DE TRAÇÃO, ELEMENTOS QUE NOS TÊM SIDO UTILÍSSIMOS EM DIVERSAS OCASIÕES, QUANDO NOS UTILIZAMOS DO REGIME DE COMPARAÇÃO, NECESSÁRIA NO SERVIÇO DE OUTRAS ESTRADAS, QUER NA ORGANIZAÇÃO DE TARIFAS, QUER NA ANÁLISE DE OUTROS DIVERSOS ASPECTOS ECONÓMICOS.

TAMBÉM O SEU SERVIÇO DE CONTABILIDADE, COM O QUAL TAMBÉM VEMOS MAIS AMIUDADO CONTACTO NA OCASIÃO DE TOMADA DE CONTAS, E EM CERTA OCASIÃO DE REVISÃO DE CONTRATO, NOTAMOS AQUELE BOM MÉTODO EMPREGADO, AQUELE ESPÍRITO DE UMA PRECISÃO, ALTAMENTE ELOGIÁVEL. NOTAMOS, TODAVIA, UMAS CERTAS RESERVAS QUE O DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, AGORA, COM A SUA EXPERIÊNCIA DE NOTÁVEL FERROVIÁRIO, ACABA DE RESSALTAR E QUE TAMBÉM TÊM O MEU APOIO EM FACE DA SUA SÓLIDA ARGUMENTAÇÃO.

O ASPECTO CONTÁBIL DE GRANDE VALIA, O QUE S.S. FEZ REFERÊNCIA E QUE DECLAROU AINDA SER UMA DAS DEFICIÊNCIAS DA R.M.V., SE REFERE ÀQUELA PARTE RELATIVA AO ALMOXARIFADO COM A FALTA DE REMESSAS DE FATURAS DE PREÇOS POR OCASIÃO DAS ENTREGAS DOS MATERIAIS O QUE, DE ALGUM MODO, RETARDA AQUELA SADIÁ DIRETRIZ ADMINISTRATIVA DAS RESPECTIVAS DIVISÕES SEGUIREM "PARI-PASSO" DURANTE O ANO, O DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO TENDO EM VISTA O QUADRO BÁSICO DOS ORÇAMENTOS. ISSO, REALMENTE, É UMA ORIENTAÇÃO EXTREMAMENTE LOUVÁVEL E ESPERO BEM QUE A REDE MINEIRA POSSA, DENTRO EM POUCO, COMPLETAR A SUA ORGANIZAÇÃO DE MANEIRA A ENTRAR NESTA DEFINITIVA ORIENTAÇÃO RACIONAL DOS SERVIÇOS DE CONTABILIDADE.

FEITAS ESSAS PEQUENAS RESSALVAS, REITERO OS MEUS AGRADECIMENTOS AO DR. BENJAMIN DE OLIVEIRA, PELA SUA VALIOSA COLABORAÇÃO NA REUNIÃO DE HOJE E DOU A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA E. F. SOROCABANA



Dr. RUY COSTA RODRIGUES

Estrada de Ferro Sorocabana

Sr. PRESIDENTE. DISTINTOS COLEGAS.

A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, EMBORA DE MANEIRA SUSCINTA, TRÁS POR MEU INTERMÉDIO, A SUA COLABORAÇÃO AOS ASSUNTOS EM FOCO RELATIVOS A ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E SERVIÇO DE PESQUISA TÉCNICO-ECONOMICA.

### ALMOXARIFADO

ATÉ OUTUBRO DE 1944, O ALMOXARIFADO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, FUNCIONAVA COMO UMA REPARTIÇÃO DO DEPARTAMENTO DE FINANÇAS, HAVENDO NA ESTRADA UM SUB-DEPARTAMENTO DE COMPRAS, SUBORDINADO DIRETAMENTE À DIRETORIA.

NESTE MESMO ANO, EM 30 DE OUTUBRO, FOI CRIADO O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, REUNINDO SOB UM COMANDO SUPERIOR ÚNICO, ÊSSES DOIS SERVIÇOS INTERDEPENDENTES DE COMPRAS E ALMOXARIFADO, O QUE VEM DANDO ATÉ HOJE, OS RESULTADOS ALMEJADOS.

DENTRO DA ORGANIZAÇÃO DIVISIONAL DA ESTRADA, ATUALMENTE EM VIGOR, É O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS UM DOS DEPARTAMENTOS SUBORDINADOS À SUB-DIRETORIA ADMINISTRATIVA.

FOI COM A CRIAÇÃO DÊSSE DEPARTAMENTO DE MATERIAIS, SANADA UMA GRANDE FALTA QUE EXISTIA, COM AS SUAS INEVITÁVEIS CONSEQUÊNCIAS, NO FUNCIONAMENTO DAQUELES DOIS SERVIÇOS INDEPENDENTES UM DO OUTRO.

UM DEPARTAMENTO COMO ÊSSE DE MATERIAIS, CONSTITUE UM DOS MAIS IMPORTANTES DA VIA-FÉRREA.

COMPÕE-SE O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, DE QUATRO DIVISÕES:

DIVISÃO DE COMPRAS

DIVISÃO DO ALMOXARIFADO

DIVISÃO TÉCNICA

DIVISÃO DE PRODUÇÃO

O CICLO COMPLETO DE TÔDAS AS OPERAÇÕES INERENTES À COMPRA, QUALQUER QUE SEJA A SUA NATUREZA, DESDE O RECEBIMENTO DA REQUISIÇÃO ATÉ A ENTREGA DO MATERIAL, ESTÁ A CARGO DA DIVISÃO DE COMPRAS.

À DIVISÃO DO ALMOXARIFADO, CUMPRE A FUNÇÃO DE RECEBEDOR, ARMAZENADOR E DISTRIBUIDOR DOS MATERIAIS.

## SÃO ATRIBUIÇÕES DA DIVISÃO TÉCNICA:

- A) REVISÃO DAS REQUISIÇÕES OU PEDIDOS REMETIDOS AO SERVIÇO DE COMPRAS.
- B) ESTUDOS DE MATERIAIS; EXAME DA NATUREZA, QUALIDADE, RESISTÊNCIA E CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DO MATERIAL A ENCOMENDAR.
- C) ESTUDO DE ESPECIFICAÇÕES E CADERNOS DE ENCARGOS PARA RECEBIMENTO DE MATERIAIS, EM COLABORAÇÃO COM AS SECÇÕES TÉCNICAS ESPECIALIZADAS DOS DEPARTAMENTOS E INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS.
- D) CLASSIFICAÇÃO, SIMPLIFICAÇÃO E PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS EM GERAL, PRINCIPALMENTE DOS DE CONSUMO CORRENTE.
- E) A ORGANIZAÇÃO E MANUTENSÃO DE MOSTRUÁRIOS DE MATERIAIS EM GERAL.
- F) ORGANIZAÇÃO E MANUTENSÃO DE COLEÇÕES DE CATÁLOGOS, DESENHOS, REVISTAS E PROSPECTOS E INDICAÇÕES OUTRAS SOBRE OS MATERIAIS E OBJETOS DE USO CORRENTE, RESTRITO E ESPECIALIZADOS.
- G) CATALOGAÇÃO DAS ESPECIFICAÇÕES E CADERNOS DE ENCARGOS EXISTENTES E QUE VIEREM A SER ORGANIZADOS.

- H) PROCEDER A ENSAIOS, ANALISES E EXAMES DE MATERIAIS POR IN TERMÉDIO DO I.P.T.
- I) ACOMPANHAR, ORIENTAR E FISCALIZAR O RECEBIMENTO PELO ALMO XARIFADO DOS MATERIAIS, PRINCIPALMENTE DOS QUE NECESSITAM ENSAIOS E ANALISES, PROVIDENCIANDO COM BREVIDADE SÔBRE A COLHEITA DE AMOSTRAS E REALIZAÇÕES DOS ENSAIOS E ANALISES DE RECEPÇÃO.
- J) FISCALIZAR O CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS EM CONTRATOS E NAS ORDENS DE COMPRA,
- K) PRESTAR, ENFIM, TÔDAS AS INFORMAÇÕES DE NATUREZA TÉCNICA QUE FOREM NECESSÁRIAS AOS SERVIÇOS DO DEPARTAMENTO.

A DIVISÃO DE PRODUÇÃO TEM A SEU CARGO:

- A) LENHEIROS
- B) HÔRTOS FLORESTAIS
- C) SERRARIAS

#### DIVISÃO DE COMPRAS

POR ESTA DIVISÃO, FORAM EM 1 946, REALIZADAS COMPRAS NO TOTAL DE Cr\$ 145.199.249,80, TENDO SIDO ORGANIZADAS 15.199 ORDENS DE COMPRA, TENDO SIDO AINDA MAIORES AS COMPRAS REALIZADAS EM 1 947.

ISSO MOSTRA O VULTO DOS SERVIÇOS DESSA DIVISÃO, EM CUJO SETOR, NESTES ÚLTIMOS ANOS, PRINCIPALMENTE DURANTE A GUERRA, EM QUE HAVIA FALTA DE CERTOS MATERIAIS E PRODUTOS, TEM IMPERADO, COMO NUNCA, O MERCADO DE "CAMBIO NEGRO" E, CONTRARIANDO TÔDA E QUALQUER ESPÉCTATIVA, OS PRÉÇOS DA MAIORIA DOS MATERIAIS, GÊNEROS ALIMENTÍCIOS E PRODUTOS, EXPERIMENTAM ALTAS SENSÍVEIS.

FALAMOS EM GÊNEROS ALIMENTÍCIOS, QUE SE DESTINAM AOS "ARMAZENS DE ABASTECIMENTO DA ESTRADA", CUJA CRIAÇÃO FOI MAGNÍFICO FRUTO DA ADMINISTRAÇÃO GASPAR RICARDO, EM BENEFÍCIO IME-

## DIATO DOS SERVIDORES DA ESTRADA.

ALÉM DE ASSEGURAREM AOS EMPREGADOS, A CRÉDITO, COMO ANTECIPAÇÃO DO PAGAMENTO DOS SEUS VENCIMENTOS, - GÊNEROS DE BOA QUALIDADE E SOB MEDIDA EXATA, - AINDA SE LHE PERMITEM OS PREÇOS MAIS CONVENIENTES, GRAÇAS AO SISTEMA DE COMPRA E VENDA EM GRANDES QUANTIDADES E SEM OS DIVERSOS ÔNUS QUE PESAM SOBRE O COMÉRCIO NORMAL.

SOB A MESMA ORIENTAÇÃO SÃO FORNECIDOS AO PESSOAL PRODUTOS FARMACEUTICOS, PROMOVENDO-SE A INSTALAÇÃO DE FARMACIAS EM VÁRIOS PONTOS DA REDE, DE GRANDE VANTAGEM NO ORÇAMENTO DOS EMPREGADOS, PRINCIPALMENTE DAQUELES DE MAIORES ENCARGOS DE FAMÍLIA.

EM 1 946, AS COMPRAS PARA OS ARMAZENS DE ABASTECIMENTO ABRANGIAM A SOMA DE R\$ 58.207.493,50, E NO ANO DE 1 947, FORAM MAIORES.

NOS ÚLTIMOS ANOS, AS VENDAS FORAM EM MÉDIA, SUPERIORES A R\$ 60.000.000,00.

DEPENDE DE MAIORES RECURSOS E MELHORES INSTALAÇÕES, PODEREM AS AQUISIÇÕES, EM GERAL, PARA OS ARMAZENS DE ABASTECIMENTO, SER FEITA DIRETAMENTE DAS FONTES PRODUTORAS EM ÉPOCAS FAVORÁVEIS, MUDANDO O SISTEMA DE COMPRAS, CUJA PRÁTICA É A DA AQUISIÇÃO PARA O CONSUMO DE UM MÊS.

DENTRO DA NOVA ORGANIZAÇÃO DIVISIONAL, POR SE TRATAR DE UMA MAGNÍFICA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AO PESSOAL, - O SERVIÇO DOS ARMAZENS DE ABASTECIMENTO ESTÁ A CARGO DO DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS SOCIAIS.

### DIVISÃO DO ALMOXARIFADO

O ALMOXARIFADO RECEBEU EM 1 946 MATERIAIS NO VALOR DE R\$ 241.074.365,20, E EM 1 947, EM VALOR SUPERIOR A ÉSTE.

### MATERIAIS EM ESTOQUE

O VALOR DOS MATERIAIS EM ESTOQUE EM 31/12/46, QUE ERA

DE ₧ 126.099.198,90, PASSOU A SER DE ₧ 201.731.620,50, EM 31/12/47.

ALÉM DESSA VULTOSA IMPORTÂNCIA EM TRÂNSITO, CUJA IMPORTÂNCIA EM 31/12/47 ERA DE ₧ 49.546.251,20, CORRESPONDENDO A MAIOR PARTE À AQUISIÇÃO DE TRILHOS, IMPORTAÇÃO -

₧ 201.731.620,50

₧ 49.546.251,20

---

TOTAL:- ₧ 251.277.871,70

ASSIM, OS MATERIAIS EM ESTOQUE E EM TRÂNSITO EM 31/12/47, REPRESENTAVAM UMA IMPORTÂNCIA SUPERIOR A 250 MILHÕES DE CRUZEIROS.

ANUALMENTE, A DIVISÃO DO ALMOXARIFADO, ORGANIZA AS RELAÇÕES DE TODOS OS MATERIAIS NECESSÁRIOS AOS SERVIÇOS DA ESTRADA PARA SEREM ENCAMINHADOS À DIVISÃO DE COMPRAS, JUNTAMENTE COM OS DADOS SOBRE CONSUMO MÉDIO MENSAL DE CADA MATERIAL E O ESTOQUE EXISTENTE.

TAIS RELAÇÕES SÃO FEITAS POR DEPARTAMENTO E SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DE MATERIAIS ADOTADOS.

DEPOIS DE OS DEPARTAMENTOS SE PRONUNCIAREM À RESPEITO, PARA FIXAR AS QUANTIDADE A ADQUIRIR DE CADA MATERIAL, FAZ-SE O CONFRONTO DAS QUANTIDADES PEDIDAS COM AS EXISTENTES EM ESTOQUE, TENDO EM VISTA O CONSUMO MÉDIO MENSAL.

É A MAIS IMPORTANTE SECÇÃO DO ESCRITÓRIO CENTRAL DA DIVISÃO DO ALMOXARIFADO; ESSA SECÇÃO DE REQUISIÇÕES E ESTOQUES A QUAL COMPETE ORGANIZAR AQUELAS RELAÇÕES ANUAIS DE TODOS OS MATERIAIS NECESSÁRIOS E NO GERAL, ESTÁ CENTRALIZADO O SERVIÇO DE ESTOQUE EM QUANTIDADE DE TODOS OS ARMAZENS, CENTRAL E REGIONAIS, DISPONDO DE UM BEM ORGANIZADO FICHÁRIO, FICHAS DE QUANTIDADE E DE RESUMO.

OS PROCESSOS DE AQUISIÇÃO DE MATERIAIS, DE REGISTRO DE PREÇOS; PROCESSO DE CONCORRÊNCIAS E OS RESPECTIVOS RECEBIMENTOS E FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS;

PROCESSO DE PAGAMENTO DAS AQUISIÇÕES FEITAS, NA PARTE QUE DIZ RESPEITO À DIVISÃO DE COMPRAS E NA PARTE QUE DIZ RESPEITO À DIVISÃO DO ALMOXARIFADO; ENTRADA E SAÍDA DO MATERIAL NO ARMAZEM CENTRAL E NOS REGIONAIS; GUARDA DOS MATERIAIS NOS ARMAZENS; CONTRÔLE DOS SERVIÇOS DO ALMOXARIFADO; MATERIAL DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL (NO DOCUMENTO DE ENTRADA DO MATERIAL CONFECCIONADO, FAZ SE MENÇÃO DO CUSTO DO MATERIAL E DA MÃO DE OBRA EMPREGADOS).

UMA VEZ ENTRADO PARA O ESTOQUE, O MATERIAL MANUFATURADO SERÁ FORNECIDO PELO PREÇO MÉDIO EM VIGOR, COMO QUALQUER OUTRA MERCADORIA, DEPRECIAÇÃO DE MATERIAL, ETC. - CONSTAM DOS DOIS DEPARTAMENTOS QUE AQUI ESTÃO.

A DIVISÃO TÉCNICA DO DEPARTAMENTO TEM ATENDIDO SATISFATORIAMENTE AOS SERVIÇOS A SEU CARGO, ENTRE OS QUAIS SE DESTACA: O JULGAMENTO DAS CONCORRÊNCIAS; ESPECIFICAÇÕES DE MATERIAIS; RECEBIMENTO DE ENCOMENDAS, ENSAIOS E ANÁLISES NO I.P.T. DOS DIVERSOS MATERIAIS.

#### DIVISÃO DE PRODUÇÃO

JÁ CÊRCA DE 50% DA LENHA CONSUMIDA PELA ESTRADA ( 2 MILHÕES M<sup>3</sup> NESTES ÚLTIMOS 5 ANOS), VEM SENDO ÚLTIMAMENTE ENTREGUE PELA DIVISÃO DE PRODUÇÃO, SENDO JÁ BEM APRECIÁVEL A QUANTIDADE DE LENHA DE EUCALIPTUS FORNECIDA, EXTRAÍDA DOS HORTOS FLORESTAIS DA ESTRADA - 11.000,00 PÉS

#### PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM O INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS REDUZIDOS.

VEM SE ESFORÇANDO A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, PELA DIVISÃO TÉCNICA DO DEPARTAMENTO DE MATERIAL, PELA PADRONIZAÇÃO E ESTABELECIMENTO DE NOMENCLATURA RÍGIDA DOS MATERIAIS DE CONSUMO CORRENTE, - PROCURANDO ORGANIZAR DENTRO DA GRANDE DIVERSIDADE DE ARTIGOS A SEREM ADQUIRIDOS, ESPECIFICAÇÕES PARA OS MESMOS.

NÃO SERÁ PRECISO ENCARER O QUANTO SIMPLIFICA O SERVIÇO COMPRADOR, O FATO DE FICAR ESTABELECIDO PREVIAMENTE, PARA CADA ESPÉCIE DE MATERIAL, AS SUAS CARACTERÍSTICAS, AS SUAS NOMES DE RECEBIMENTO E A SUA NOMENCLATURA EXATA.

É ESTE, SEM DÚVIDA, UM PONTO IMPORTANTE E DO QUAL GRANDES BENEFÍCIOS PODERÃO RESULTAR PARA A EFICIÊNCIA DOS TRABALHOS DO DEPARTAMENTO DE MATERIAIS.

ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DO ALMOXARIFADO. - ARMAZENS E SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES COM O DESPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA.

OS ARMAZENS E SUB-ARMAZENS ORGANIZADOS NA E.F. SOROCABANA, EM SANTOS, BARRA FUNDA, MAYRINK, SOROCABA, SANTO ANTÃO, PIRACICABA, ITAPETININGA, BOTUCATÚ, ASSIS, ASSIM COMO O ARMAZEM CENTRAL EM SÃO PAULO VEM ATENDENDO SATISFATORIAMENTE AOS PEDIDOS DOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS, EMBORA COM ALGUMAS RECLAMAÇÕES QUE SE TEM ACENTUADO NESSES ÚLTIMOS ANOS DE FALTA DE MATERIAL, POR PARTE DOS DEPARTAMENTOS CONSUMIDORES, O QUE É DEVIDO À EXISTÊNCIA DE UM ESTOQUE AINDA INSUFICIENTE.

CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPÊSAS DE MATERIAL. - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

CONTRÔLE DOS SERVIÇOS DO ALMOXARIFADO

O PRINCIPAL CONTRÔLE DOS SERVIÇOS POR PARTE DO ALMOXARIFADO, SE EXERCERÁ NO SENTIDO DE VERIFICAR CONSTANTEMENTE A EXISTÊNCIA DAS IGUALDADES SEGUINTE, EM QUANTIDADE E EM VALOR, PELA CONVENIENTE REUNIÃO DOS DOCUMENTOS MOVIMENTADOS:

- 1) ENTRADAS NOS ARMAZENS, POR TRANSFERÊNCIA=SAÍDA DOS ARMAZENS, POR TRANSFERÊNCIA.
- 2) ENTRADAS NOS ARMAZENS POR EFEITO DE AQUISIÇÃO + ENTRADAS NOS ARMAZENS EM VISTUDE DE DEVOLUÇÕES = ESTOQUE EXISTENTE NOS ARMAZENS + SAÍDAS DOS ARMAZENS POR MOTIVO DE REQUISIÇÕES.

A CONTABILIDADE GERAL, POR SUA VEZ, RECEBENDO OS DOCUMENTOS DO ALMOXARIFADO, DA DIVISÃO DE COMPRAS E DOS DEPARTAMENTOS

MENTOS E REPARTIÇÕES CONSUMIDORAS, EXERCERÁ O CONTRÔLE FINAL.

NOS DOCUMENTOS DE SAÍDA DE MATERIAL VEM ANOTADO O PREÇO DO MATERIAL, O QUE FACILITA, PARA CADA SERVIÇO, A APURAÇÃO DA SUA DESPESA COM MATERIAL, FACILITANDO A APROPRIAÇÃO DOS DIVERSOS TRABALHOS.

O DEPARTAMENTO DE MATERIAIS PROCURA TORNAR CADA VEZ MAIS EFICIENTES OS SEUS RECURSOS DE CONTRÔLE PARA UMA MELHOR PREVISÃO DOS MATERIAIS DE CONSUMO.

NOS PREÇOS DOS MATERIAIS PODE INFLUIR MUITO A DILIGENTE AÇÃO DA DIVISÃO DE COMPRAS. OS PREÇOS COMEÇAM, POR EXEMPLO, A SUBIR. EM TAL SITUAÇÃO, É DE BOA POLÍTICA COMPRAR MAIS PARA COMPRAR POUCO, QUANDO A ALTA ESTIVER NO AUGE.

É FINALMENTE DE TODO ACONSELHÁVEL SOB UM COMANDO ÚNICO, OS SERVIÇOS DE ALMOXARIFADO E DE COMPRAS.

PODEMOS TAMBÉM CONCLUIR E POR UMA ESCRITURAÇÃO CUIDADA DOS DOS ESTOQUES EM RELAÇÃO AO CONSUMO, PODE EVITAR NÃO SÓ OS PREJUÍZOS DE IMOBILIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA QUE PODE RESULTAR DA FALTA DE FORMAÇÃO DE ESTOQUES SUFICIENTES, COMO PODE IMPEDIR OS RISCOS DO ARMAZENAMENTO DE QUANTIDADES DEMASIADAMENTE ELEVADAS DE MATERIAIS.

### DEPARTAMENTO DE FINANÇAS

O DEPARTAMENTO DE FINANÇAS CONSTITUÍDO DA CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA, CONTADORIA, TESOURARIA E SERVIÇO MECANIZADO, CONSTITUE, DENTRO DA ATUAL ORGANIZAÇÃO DIVISIONAL DA ESTRADA, UM DOS SEUS SERVIÇOS ESTÁTICOS.

O SERVIÇO PROPRIAMENTE FINANCEIRO DE UMA ESTRADA DE FERRO, EXIGE UM PESSOAL COM INSTRUÇÃO E EXPERIÊNCIA NECESSÁRIOS, ANALOGOS ÀS DOS ESTABELECIMENTOS DE CRÉDITO.

NA ESTRADA DE FERRO, A PRÁTICA GERALMENTE ADOTADA PARA A FORMAÇÃO DO PESSOAL AOS CARGOS SUPERIORES, É A PASSAGEM PROGRESSIVA DE UM POSTO A OUTRO MAIS ELEVADO, CONSEGUINDO-SE DESSA MANEIRA, FIRMAR UM PESSOAL FAMILIARIZADO COM O SISTEMA COM

TABIL-FERROVIÁRIO, QUE TEM AS SUAS PARTICULARIDADES E ADAPTADO ÀS NECESSIDADES DOS SERVIÇOS DE CADA UMA DELAS.

### CONTABILIDADE

O SERVIÇO DE CONTABILIDADE É UM DOS MAIS RELEVANTES NA EXPLORAÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO E DEVE TER A EFICIÊNCIA PARA REFLETIR A TODO MOMENTO A SITUAÇÃO DOS NEGÓCIOS DA ESTRADA.

EXIGE, POR ISSO MESMO, ENTRE OS SEUS ALTOS FUNCIONÁRIOS, PESSOAL CAPAZ DE ANALISAR OS PROBLEMAS SOB O PONTO DE VISTA DOS RESULTADOS FINANCEIROS, QUE SÃO A RAZÃO DE SER FINAL DA EXISTENCIA DA ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL.

A CONTABILIDADE DAS ESTRADAS DE FERRO AMERICANAS É LABORIOSA E COMPLEXA, E ISTO É DEVIDO, EM GRANDE PARTE, ÀS EXIGÊNCIAS DAS AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS.

TEM-SE DITO QUE SERIAM SUSCETÍVEIS DE GRANDES SIMPLIFICAÇÕES, MAS, ALI, AS ESTRADAS DE FERRO NÃO PODEM MODIFICAR OU MELHORAR A SEU BEL-PRAZER, OS MÉTODOS EXISTENTES, SEM O CONSENTIMENTO DO "INTERSTATE COMMERCE COMMISSION".

POR ESTA RAZÃO, O GOVERNO ESTABELECEU, NAS ESTRADAS DE FERRO, UM SISTEMA DE CLASSIFICAÇÃO DAS CONTAS QUE ESPECIFICA EM DEBATE O MÉTODO EXATO DE ESCRITURAR AS CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRO, E É PROIBIDO, POR LEI, EMPREGAR UM OUTRO SISTEMA DE CONTABILIDADE QUE AQUELE PRESCRITO PELO I.C.C.

É TAMBÉM CONSIDERADO ILEGAL DESTRUIR CONTAS OU ESTATÍSTICAS SEM O CONSENTIMENTO DO "INTERSTATE COMMERCE COMMISSION".

O OBJETIVO DO SISTEMA DE CONTABILIDADE PRESCRITO PELO I.C.C., É EVIDENTE: É O MESMO QUE SE TEM EM VISTA ENTRE NÓS, COM PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS, É QUE HAJA UNIFORMIDADE NAS CONTAS DE TODAS AS ESTRADAS DE FERRO PARA FACILITAR AS COMPARAÇÕES E, LÁ, NOS E. UNIDOS, AINDA PARA PERMITIR A DETERMINAÇÃO DA RECEITA DEFINITIVA PREVISTA PELO "TRANSPORTATION ACT" OU LEI SOBRE OS TRANSPORTES, QUE ESTIPULA QUE AS RECEITAS ANUAIS, PASSANDO DE 6% DO VALOR DO MATERIAL EMPREGADO NO TRANSPORTE, SERÃO DÍVIDAS IGUALMENTE ENTRE - VIA-FÉRREA E O GOVERNO FEDE-

RAL. -

DE CONFORMIDADE COM ESTAS ORDENS, CONTABILISTAS E CONTADORES, CONTINUAMENTE REVEEM E CONTROLAM AS CONTAS DAS ESTRADAS DE FERRO.

TEM-SE DITO MESMO, QUE NÃO HA NENHUMA INDÚSTRIA, NENHUMA EMPRESA NO MUNDO QUE SEJA REGULAMENTADA TÃO MINUCIOSAMENTE, TÃO VIGOROSAMENTE E TÃO ESTRITAMENTE, NO QUE CONCERNE AOS MÉTODOS DE CONTABILIDADE, COMO O SÃO AS ESTRADAS DE FERRO AMERICANAS SOB A SUPER-VISÃO DO I.C.C., O QUE DEVE, NECESSARIAMENTE, TER POR RESULTADO, QUE A CONTABILIDADE DESSAS ESTRADAS DEVEM DAR UMA IMPRESSÃO REAL E VERDADEIRA DA SUA EXPLORAÇÃO, FORNECENDO ENSINAMENTOS SEGUROS E AUTÊNTICOS.

MAS, NO QUE DIZ RESPEITO À CONTABILIDADE DAS DESPESAS, AINDA SE VERIFICA A FALTA DE UM EFICIENTE SISTEMA PERMITINDO DETERMINAR COM UMA EXATIDÃO RAZOAVELMENTE SUFICIENTE, OS PREÇOS DE CUSTO UNITÁRIOS DAS FERROVIAS.

EFETIVAMENTE, ESSE PROBLEMA NAS ESTRADAS DE FERRO, É MAIS COMPLEXO QUE EM CERTAS OUTRAS INDÚSTRIAS, MAS NÃO SE PODE DEIXAR DE RECONHECER QUE A NECESSIDADE QUE AS VIAS FÉRREAS TEM DE CONHECER ESSES PREÇOS DE CUSTO UNITÁRIO, É URGENTE.

NÃO HA NENHUMA OUTRA INDÚSTRIA NA QUAL O PÚBLICO PAGUE OS SERVIÇOS QUE LHE SÃO PRESTADOS, A UM PREÇO SE APROXIMANDO TANTO DO PREÇO DE CUSTO, COMO NA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA, E, A PROVA DISTO, ESTÁ NO MUITO FRACO INTERESSE QUE DÃO OS CAPITAIS INVERTIDOS NAS ESTRADAS DE FERRO.

AS DESPESAS GERAIS E AS AMORTIZAÇÕES, QUE TEM UM LUGAR DESTACADO NAS CONTAS DE OUTRAS INDÚSTRIAS, NÃO FIGURAM JAMAIS DE UMA MANEIRA EXATA NO PREÇO DE CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO.

#### CONTABILIDADE

#### UNIFORMIZAÇÃO DA CONTABILIDADE FERROVIÁRIA ATRAVÉS DA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA ATUAL EXECUÇÃO.

A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA ESTÁ CUMPRINDO RIGORO-

SAMENTE A PADRONIZAÇÃO DE CONTAS, DE ACÔRDO COM AS INSTRUÇÕES PARA PADRONIZAÇÃO DE CONTAS NAS ESTRADAS DE FERRO, APROVADAS PE LA PORTARIA Nº 385 DE 20/7/1937, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO. - DE PARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADA DE FERRO - E CUJA OBSERVÂNCIA EM TÔDAS AS ESTRADAS DE FERRO, O SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, TORNOU OBRIGATÓRIA, A PARTIR DE 1º DE JANEIRO DE 1942, CONFORME PORTARIA Nº 469 DE 12/8/1941.

### VERIFICAÇÃO DA EXATA APLICAÇÃO DAQUELA PADRONIZAÇÃO

ESSA VERIFICAÇÃO DEVE TER SIDO FEITA PELA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO.

### DIFICULDADES ENCONTRADAS E SOLUÇÕES PLEITEADAS PARA RESOL

#### VE-LAS.

NÃO HA NA PARTE DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, DIFI CULDADE ALGUMA NA EXECUÇÃO DESSE SERVIÇO.

### A AÇÃO DA COMISSÃO DA PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁ- RIAS.

A AÇÃO DA COMISSÃO DE PADRONIZAÇÃO SE LIMITA A EXAMI NAR "A POSTERIORI" OS BALANÇOS E RELATÓRIOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

### DIFICULDADE NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS DE REQUISIÇÕES PE LOS GOVÊRNOS E MEDIDAS ACONSELHÁVEIS PARA FACILITAR A TA- REFA ATÉ A LIQUIDAÇÃO.

UMA DAS DIFICULDADES EXISTENTES NO PROCESSAMENTO DE CONTAS DE REQUISIÇÃO DO GOVERNO, RESIDE NO FATO DE NÃO FICAR NA CONTADORIA MAIS UMA VIA DA REQUISIÇÃO, O QUE É MUITO NECES- SÁRIO PARA AS ESTRADAS DE FERRO, QUANDO, EM CASOS DE EXTRAVIO DE CONTAS, FICA SEM DOCUMENTAÇÃO PARA REFAZER AS CONTAS (2ª VIA).

ENTRE AS DIFICULDADES NO PROCESSAMENTO DAS CONTAS HA

AINDA A NOTAR O SEGUINTE:

AS REQUISIÇÕES DE TRANSPORTE CUMPRIDAS RIGOROSAMENTE PELA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, FORAM NA SUA MAIORIA, FEITAS POR AUTORIDADES OU REPARTIÇÕES FEDERAIS NÃO HABILITADAS COM SALDOS NAS VERBAS RESPECTIVAS, DE MANEIRA A SEREM REALIZADOS OS NECESSÁRIOS EMPENHOS DE DESPESA E CONSEQUENTE ENCAMINHAMENTO DAS CONTAS, QUE ESTÃO SUJEITAS ÀS EXIGÊNCIAS ADMINISTRATIVAS PORMENORIZADAS, ESTABELECIDAS NO CÓDIGO DA CONTABILIDADE PÚBLICA, EXIGÊNCIAS QUE SE RELACIONAM COM O TRIBUNAL DE CONTAS, POR FORMALIDADES JUNTAMENTE AOS MINISTÉRIOS E REPARTIÇÕES FEDERAIS, ONDE HOVER QUALQUER DESPESA OFICIAL A FAZER, DESDE O EMPENHO RESPECTIVO ATÉ O PAGAMENTO FINAL, DANDO-SE O PROCESSAMENTO POR MEIO DE DOCUMENTOS EXTRAÍDOS EM DIVERSAS GUIAS, VIAS, REGISTROS, ANOTAÇÕES, ETC.

ESSE PROCESSAMENTO JÁ POR SÍ DEMORADO, FOI APROVADO COM A ÚLTIMA GUERRA, QUE AUMENTOU DE MANEIRA CONSIDERÁVEL O MOVIMENTO DOS TRANSPORTES E TAMBÉM PELA SITUAÇÃO MUITO SATISFATÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA NOS ÚLTIMOS ANOS, QUE DETERMINOU E AINDA DETERMINA A DEMORA JÁ POR SÍ LENTA DAS PROVIDÊNCIAS QUE FACILITASSEM A ESTRADA O RESTABELECIMENTO DOS SEUS CRÉDITOS NUM PERÍODO DE TEMPO MENOS DILATADO.

SABEMOS, TODAVIA, QUE APESAR DA SITUAÇÃO DIFÍCIL QUE VEM ATRAVESSANDO O PAÍS, OS MINISTÉRIOS FEDERAIS, ESTÃO PROVIDENCIANDO O RECONHECIMENTO DAS DÍVIDAS DA ESTRADA E OUTRAS EMPRESAS, QUE CAIRAM EM EXERCÍCIOS FINDOS, CUJOS CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS OU ADICIONAIS FORAM TODOS EXCEDIDOS, DEVENDO SER ESSAS DÍVIDAS RELACIONADAS PELOS DEPARTAMENTOS ADMINISTRATIVOS E ENCAMINHADAS AO MINISTÉRIO DA FAZENDA, QUE, POR SUA VEZ, OS ENCAMINHARÁ AO TRIBUNAL DE CONTAS, ATÉ O DIA 1º DE JANEIRO DE CADA ANO, PARA VERIFICAÇÃO E EXATIDÃO DA PROCEDÊNCIA DA DÍVIDA RELACIONADA. O MINISTÉRIO DA FAZENDA, À PROPORÇÃO QUE FOR RECEBENDO AS RELAÇÕES DAS DÍVIDAS DE CADA MINISTÉRIO, FARÁ UMA EXPOSIÇÃO JUSTIFICATIVA DOS CRÉDITOS A SEREM SOLICITADOS AO CONGRESSO NACIONAL, EM MENSAGEM AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA.

TODOS OS PEDIDOS DE CRÉDITOS SUPLEMENTARES TEM SIDO RECUSADOS, POIS O GOVERNO NÃO PRETENDE ABRIR NOVOS CRÉDITOS E SIM LIQUIDAR TODOS OS COMPROMISSOS DA UNIÃO PELA "VERBA DE EXERCÍCIOS FINDOS" QUE É APENAS DE 15 MILHÕES DE CRUZEIROS.

A VERBA DO MINISTÉRIO DA GUERRA, POR EXEMPLO, PARA TRANSPORTES, É ORÇADA EM CERCA DE 8 MILHÕES DE CRUZEIROS, JÁ

DE INÍCIO, INSUFICIENTE PARA ATENDER AOS SEUS COMPROMISSOS QUE, GERALMENTE, ATINGEM ALGUMAS DEZENAS DE MILHÕES DE CRUZEIROS POR ANO.

TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS FEDERAL E ESTADUAL

EM 31/12/47, TENTA A SOROCABANA RECEBER DE TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL, A IMPORTÂNCIA DE R\$ 21.825.116,10. COM RELAÇÃO A ESSES TRANSPORTES DO GOVERNO FEDERAL, HA UM FATO QUE EU DESEJO AQUI ASSINALAR E QUE DENOTA O ACATAMENTO ESPECIAL QUE VEM DISPENSANDO A SOROCABANA ÀS REQUISIÇÕES DE TRANSPORTE DO GOVERNO FEDERAL; É QUE A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, VEM, EM OBEDEÊNCIA ÀS DETERMINAÇÕES DE UM ANTIIGO CONTRATO DA SOROCABANA RAILWAY COMPANY REALIZADO EM 24/5/1892 COM O GOVERNO DO ESTADO, CONCEDENDO 50% DE ABATIMENTO SOBRE TÓDAS AS REQUISIÇÕES FEITAS PARA QUALQUER TRANSPORTE, EXCLUÍDO APENAS "FORRAGENS" QUE GOZA DE 15% DE ABATIMENTO, - E ASSIM VEM PROCEDENDO DE LONGA DATA, QUANDO OUTRAS VIAS FÉRREAS COMO A RÊDE PARANÁ SANTA CATARINA E NOROËSTE DO BRASIL, NÃO FAZEM ABATIMENTO EM TRANSPORTES PARA O GOVERNO FEDERAL.

ESTAMOS INFORMADOS QUE A R.P.S.C., SUPRIMIU EM SETEMBRO DE 1940 TODO E QUALQUER ABATIMENTO NESSES TRANSPORTES.

PARECE-NOS NÃO SE JUSTIFICAR TAL SITUAÇÃO DE DESIGUALDADE E, TALVEZ, A SOROCABANA SEJA A PRÓPRIA CULPADA DISSO POR NÃO TER JUNTO ÀS AUTORIDADES COMPETENTES, ANALIZADO ESTE ASSUNTO.

O PREJUÍZO QUE ESTÁ TENDO A SOROCABANA COM ÊSSES ABATIMENTOS É ENORME.

DESEJAMOS, FINALMENTE, REFIRIR-NOS AO PROJETO DE DECRETO EM ESTUDO PARA REGULAMENTAR ESTA MATÉRIA.

HA PARA A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO, UM PROJETO DE DECRETO ORGANIZADO PELO DR. UBALDO LOBO, MEMBRO DA COMISSÃO DESIGNADA PELO CONSELHO DE TARIFAS E TRANSPORTES, PARA EXAMINAR O ASSUNTO.

SOMOS DE PARECER QUE ESTE PROJETO DEVE SER APRESENTA

DO PARA ESTUDO, ÀS REPARTIÇÕES INTERESSADAS, POIS PODE COLIDIR, EM MUITOS PONTOS, COM NORMAS ESTABELECIDAS EM PORTARIAS MINISTERIAIS.

É NATURAL E LÓGICO QUE AS PARTES INTERESSADAS NA SOLUÇÃO DESTE PROBLEMA EMITAM SEUS PARECERES, PODENDO ELAS POSSUIR A RESPEITO IDEIAS PRÓPRIAS.

## ESTATÍSTICA

### RELATO SOBRE A SITUAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA EXISTENTE.

O SERVIÇO DE ESTATÍSTICA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, APESAR DE REALIZADO, NA SUA QUASE TOTALIDADE, MANUALMENTE, É UM DOS MELHORES DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, CONFORME MESMO TESTEMUNHO DE MUITOS DOS NOSSOS COLEGAS DE OUTRAS VIAS-FÉRREAS QUE EXAMINAM E MANUSEIAM, COM FREQUÊNCIA, AS ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS.

UMA PARTE DA ESTATÍSTICA É MECANIZADA, "HOLLERITH".

ÀOS SERVIÇOS MECANIZADOS, QUE É TAMBÉM UMA REPARTIÇÃO DO DEPARTAMENTO DE FINANÇAS, INCUMBE:

- A) A APURAÇÃO DO MOVIMENTO E RECEITA DE PASSAGEIROS (PÚBLICO) DO TRÁFEGO PRÓPRIO E MÚTUO COM AS ESTRADAS DO SUL, BEM ASSIM A RESPECTIVA ESTATÍSTICA DESSE TRANSPORTE.
- B) A APURAÇÃO DO MOVIMENTO DE DESPACHOS DE MERCADORIAS E DA RESPECTIVA RECEITA, EM TRÁFEGO PRÓPRIO.
- C) A APURAÇÃO DO TRÁFEGO DE ENCOMENDAS EM TRÁFEGO PRÓPRIO.
- D) A ORGANIZAÇÃO DAS FALTAS DE PAGAMENTO DE TODO O PESSOAL DA ESTRADA.

DEFICIÊNCIAS ATUAIS DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, DIFICULTANDO A APROPRIAÇÃO RAZOÁVEL DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DA UNIDADE DE TRÁFEGO - MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA REMEDIAR TAL SITUAÇÃO.

A PESAR DE NÃO TER A SOROCABANA UM SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, INTEIRAMENTE MECANIZADO - NÃO CAPITANDO NO MEMENTO DA MECANIZAÇÃO, NA QUAL SE PODERIA ENCONTRAR, TALVEZ, UM MEIO PARA SUPRIR CERTAS DEFICIÊNCIAS DESSE SERVIÇO - QUE PRECISA SER PRONTO - ESTATÍSTICAS ATIVAS - COMO SE EXPRESSOU ONTEM AQUI COM MUITA PROPRIEDADE O NOSSO ILUSTRE PRESIDENTE - PARA DELE SE TIRAR, EM TEMPO OPORTUNO, OS RESULTADOS ALMEJADOS, - PODEMOS DIZER SER O SERVIÇO ESTATÍSTICO DA SOROCABANA JÁ BEM DESENVOLVIDO E VEM SE DESENVOLVENDO AINDA MAIS NO SENTIDO DE UMA APROPRIAÇÃO QUE SE APROXIME O MAIS POSSÍVEL DA REALIDADE, DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DAS DIVERSAS UNIDADES DE TRÁFEGO.

PODEMOS DIZER MESMO QUE ELA PRESENTEMENTE ATENDE COM CERTA PRESTEZA, AS SOLICITAÇÕES DOS DEPARTAMENTOS DA ESTRADA DOS DIVERSOS ESTUDOS DE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA E QUE SE ENTREGAM PARCELADAMENTE.

PROCESSO UTILIZADO NA ESTRADA PARA A DETERMINAÇÃO DOS CUSTOS ESPECÍFICOS DOS TRANSPORTES REALIZADOS - RESULTADOS OBTIDOS

SÃO OS SEGUINTE OS PROCESSOS UTILIZADOS NA SOROCABA NA PELO SEU SERVIÇO ESTATÍSTICO.

CUSTO MÉDIO DA TM/KM DE PÊSO UTIL TRANSPORTADO

(SERVIÇO RETRIBUIDO)

FÓRMULA ADOTADA PELA SOROCABANA:

$$C = \frac{D \times P}{P \times M}$$

- c) CUSTO MÉDIO DO TM/KM PÊSO ÚTIL  
 d) DESPÊSA TOTAL CUSTEIO (PARTE FERROVIÁRIA)  
 p) PERCURSO DO PÊSO BRUTO DE MERCADORIAS TNS/KM  
 P) PERCURSO PÊSO BRUTO GERAL (PASSAGEIROS, ANIMAIS, BAGAGENS,  
 ENCOMENDAS E MERCADORIAS TNS/KM  
 M) PERCURSO DO PÊSO ÚTIL DE MERCADORIAS - TNS/KM.

CUSTO MÉDIO DE EXPLORAÇÃO POR TM/KM DE PÊSO ÚTIL DE MERCA-  
 DORIAS TRANSPORTADAS (ANO DE 1946)

- A) DETERMINAÇÃO DAS DESPÊSAS COM A CONDUÇÃO DE MERCADORIAS:  
 TNS/KM PÊSO BRUTO MERC. X DESP. CUSTEIO ( TRÁF. FERROV. )

$$D_M = \frac{\text{---}}{\text{---}}$$

TNS/KM PÊSO BRUTO (TRÁF. GERAL-MERC. ANIMAIS E PASSAG.)

DESPÊSA CUSTEIO TRÁFEGO FERROVIÁRIO = R\$ 376 663 154,60

TNS/KM PÊSO BRUTO TRÁF. MERCADORIAS = R\$ 2 467 847,253

TNS/KM PÊSO BRUTO (TRÁF. GERAL) R\$ 3 444 467,689

(PASSAG. ANIMAIS E MERCADORIAS)

2 467 847 253 X 376 663 154,60

$$D_M = \frac{2\,467\,847\,253 \times 376\,663\,154,60}{3\,444\,467\,689} = R\$ 269\,866\,700,80$$

TNS/KM PÊSO ÚTIL MERCADORIAS = 1 167 958,092

CUSTO MÉDIO CUSTEIO =  $\frac{R\$ 269\,866\,700,80}{1\,167\,958,092}$  = R\$ 0,231

(POR TNS/KM PÊSO Ú-  
 TIL MERCADORIAS)

#### UNIDADE DE TRÁFEGO

- 1) TNS/KM MERCADORIAS

- 2) PASSAGEIROS/KMS 1 PASSAG./KM = 1 TN/KM. °
- 3) BAGAGENS, ENCOMENDAS E ANIMAIS EM TRENS DE PASSAGEIROS:

RENDA DOS TRANSPORTES

---

PRODUTO MÉDIO PASSAG./KM.

- 4) ANIMAIS EM TRENS DE MERCADORIAS:

RENDA DOS TRANSPORTES

---

PRODUTO MÉDIO POR TNS/KM/PÊSO  
ÚTIL MERCADORIAS (EXCLUIDAS TA  
XAS, ACESSÓRIAS)

ACIMA INDICAMOS A MARCHA SEGUIDA PELA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA - PARA A DETERMINAÇÃO DO TOTAL DE UNIDADES DE TRÁFEGO (SOMENTE UNIDADES DE TRÁFEGO)

- 4) REFORMAS INDISPENSÁVEIS AO SERVIÇO DE FÓRMA A CONTRIBUIR PARA O EXATO CONHECIMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA ESTRADA.

JÁ RESPONDIDO NO ITEM ANTERIOR.

EXISTÊNCIA DOS SERVIÇOS DE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, SEU  
FUNCIONAMENTO E RESULTADOS OBTIDOS.

NÃO HA AINDA NA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA UM SERVIÇO ORGANIZADO DE PESQUISA TÉCNICO-ECONÔMICA, QUE VENHA SENDO FEITO EM UM OUTRO CASO ISOLADO - COM REAL PROVEITO NA ELUCIDAÇÃO E ORIENTAÇÃO DE CERTOS PROBLEMAS E COM EFICIENTE COLABORAÇÃO POR PARTE DA ESTATÍSTICA.

NECESSIDADE IMEDIATA DA CRIAÇÃO DE TAL ÓRGÃO, ONDE AINDA  
NÃO ESTIVER INSTALADO

JÁ TEM SIDO ENÇARECIDA A NECESSIDADE DA CRIAÇÃO DE UM TÃO IMPORTANTE ÓRGÃO À ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA, E EU MESMO JÁ TIVE A OPORTUNIDADE DE FAZÊLO.

ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO COM PESSOAL SELECIONADO COM TEMPO  
INTEGRAL E APÓIO IRRESTRITO DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR ÀS  
MEDIDAS E PROCESSOS RECOMENDADOS.

ESTAMOS DE INTEIRO ACÓRDO. A SELEÇÃO DEVE SE FAZER ENTRE PESSOAL COM BASTANTE TIROCÍNIO FERROVIÁRIO PARA O DESEMPENHO INTELIGENTE E CONSCIENCIOSO DE TÃO IMPORTANTE TAREFA.

APÓIO SINCERO E EFETIVO DE TODOS OS DEPARTAMENTOS NA OBRA  
COMUM, QUE BENEFICIARÁ À ESTRADA EM SEU CONJUNTO.

ESTOU CERTO QUE SERÁ DADO ÊSSE APÓIO LOGO SEJA ALCANÇADA A IMPORTANTE FINALIDADE DO MESMO ORGÃO A SER CRIADO, PORQUE TODOS COMPREENDERÃO QUE, TRABALHANDO NESSE SENTIDO, ESTARÃO TAMBÉM TRABALHANDO EM SEU PRÓPRIO BENEFÍCIO.

MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA EVITAR ATRITOS E SABOTAGEM AO OR  
GÃO ESSÊNCIAL DOS ESTUDOS TEÓRICOS E PRÁTICOS DO APERFEI-  
COAMENTO DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE PELO TRILHO.

NESSE SENTIDO, JULGAMOS CONVENIENTE QUE ÊSSE ORGÃO, ALÉM DE DEVER SER DIRIGIDO POR UM TÉCNICO FERROVIÁRIO DE RECONHECIDA COMPETÊNCIA E VALOR, PODERÁ ATÉ QUE, PELO SEU DESENVOLVIMENTO SE JUSTIFIQUE A SUA TRANSFORMAÇÃO NUM DEPARTAMENTO, FICAR DIRETAMENTE SUBORDINADO À DIRETORIA DA ESTRADA, PORTANTO, SOB O BAFÊJO DIRETO DA ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR - PODENDO ELE ADVIR CERTA SITUAÇÃO ENTRE AUTORIDADE E FACILIDADES DE AÇÃO.

NESTE ÚLTIMO QUINQUÊNIO QUE ATRAVESSARAM AS ESTRADAS DE FERRO, SUPORTANDO COM GALHARDIA A SOBRECARGA, DAQUELES TERRÍVEIS ANOS DE GUERRA E DESTES OUTROS ANOS DE APÓS GUERRA, NESTA BATALHA PELO SEU REAPARELHAMENTO - TIVERAM ELAS QUE LUTAR, COMO LUTAM AINDA CONTRA O ENCARECIMENTO EM GERAL DE TODOS OS PRODUTOS ALIENÍGENAS QUE CONSUMIMOS EM GRANDE ESCALA, ARTIGOS NACIONAIS, DEPENDENDO DO EXTRANGEIRO; ESCASSÊS E ENCARECIMENTO TAMBÉM DOS MATERIAIS DE IMPORTAÇÃO; ELEVÇÃO SENSÍVEL DA MÃO DE OBRA.

ONTEM, ESCASSÊS E ESPECULAÇÃO, HOJE, MAIS ESPECULA-

ÇÃO. MATERIAIS DE USO CORRENTE, DESAPARECEM DO MERCADO POR FINS DE MERA ESPECULAÇÃO COMERCIAL. CONTRATOS QUE SE ROMPEM A ÚLTIMA HORA PARA CONVENIÊNCIA FORNECEDORES MENOS ESCRUPULOSOS; MAIS COMPRAS A QUE, EM PARTE, OBRIGA O REGIME DAS CONCORRÊNCIAS; AMEAÇAS PERMANENTES DE ALTAS DE PREÇOS E TANTOS OUTROS FATORES QUE DESORIENTAM E EMBARAÇAM OS MAIS AVISADOS - JUNTANDO-SE A TUDO ISTO, UMA EMPRESA DE PROPRIEDADE DO ESTADO AS JOIAS COMUNS DOS INEVITÁVEIS PROCESSOS BUROCRÁTICOS.

A DESBUROCRATIZAÇÃO DE MUITOS DOS NOSSOS SERVIÇOS É UM DOS MAIORES PROBLEMAS A ENCARAR.

DIANTE DE TANTAS DIFICULDADES, NÃO PERDEU ENTRETANTO, O TRÁFEGO DA SOROCABANA E A SUA RECEITA, NESTE ÚLTIMO QUINQUÊNIO, AQUELE RÍTMO DE CRESCIMENTO, É VERDADE INFERIOR DO RÍTMO MÉDIO DE CRESCIMENTO DE ANOS ANTERIORES, - QUE, COMO ÍNDICE SEGURO DA VITALIDADE DA SUA ZONA E DAS ZONAS SERVIDAS PELAS SUAS SUBSIDIÁRIAS - MUITO BEM CARACTERIZA ESTA FERROVIA.

É VERDADE QUE A SOROCABANA FOI UMA DAS NOSSAS PRIMEIRAS FERROVIAS QUE INSTITUIU EM SUA DEFESA, O SERVIÇO RODOVIÁRIO QUE, DESDE A ADMINISTRAÇÃO GASPARIANO, QUE FOI O SEU CRIADOR, VEM DESENVOLVENDO-SE À MARGEM DA FERROVIA COM NÚCLEOS RODOVIÁRIOS E AGÊNCIAS COMERCIAIS, QUE TEM SE MULTIPLICADO, LOCALIZADO NOS PRINCIPAIS CENTROS ONDE VIGILANTES E ATIVOS PERMITINDO ALÉM DE OUTRAS VANTAGENS, O SERVIÇO DE PARTE A PARTE, - COMPLETANDO A AÇÃO UNIFICANTE E CIVILIZADORA DA FERROVIA, AMPLIANDO-A NA SUA JÁ ENORME UTILIDADE, - VEM CONTRIBUINDO PARA AVIGORAR MAIS E MAIS A AÇÃO FERROVIÁRIA, RECONQUISTANDO A PARCELA DO TRÁFEGO QUE DELA SE IA EXTRAVIANDO.

TAMBÉM, POR MUITOS E MUITOS ANOS, UMA POLÍTICA TARIFÁRIA SALUTAR, DE FRETES CONSIDERADOS BAIXOS NO TRANSPORTE DE GRANDES MASSAS A GRANDES DISTÂNCIAS, TEM CONSTITUÍDO, POR OUTRO LADO, OUTRA RAZÃO INCONTTESTÁVEL DO CONTÍNUO DESENVOLVIMENTO DO SEU TRÁFEGO, CONFERINDO-LHE O TÍTULO NOBILITANTE E JUSTO DE "FERROVIÁRIA BANDEIRANTE" POR EXCELENÇA - QUE VEM NOTAVELMENTE CONTRIBUINDO PARA O PROGRESSO DE TODA UMA EXTENSA REGIÃO.

TUDO TEM AUMENTADO, MATERIAL E MÃO DE OBRA, ALGUNS AUMENTOS EM PROPORÇÕES INQUIETANTES.

ATRAVESSA A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COMO VOSSA EX. SABE, UMA FAZ DE GRANDES EMBARAÇOS FINANCEIROS - MAS ELA

PODE SE SENTIR HOJE SATISFEITA POR TER ADQUIRIDO PARA O SEU REAPARELHAMENTO, AQUILO QUE MAIS NECESSITAVA: MATERIAL PARA A EXTENSÃO DA ELETRIFICAÇÃO; LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS; VAGÕES E TRILHOS E FE-LO EM OCASIÃO OPORTUNA, QUANDO, EM CONSEQUÊNCIA DE GUERRA, INICIAVA-SE O MOVIMENTO DE ALTA GERAL DOS PREÇOS.

HOJE, PODE DIZER-SE, O QUE ESTÁ AINDA VALENDO À SOROCABANA SÃO OS PRODUTOS DAS TAXAS ADICIONAIS 10%, POR QUE TANTO DEVEM AS ESTRADAS DE FERRO A VOSSA EXCELENCIA.

O FUNDO DE MELHORAMENTOS INSTITUÍDO EM FEVEREIRO DE 1927 DEU À ESTRADA ATÉ 31/12/1947, R\$ 292 372 319,30, E O FUNDO DE RENOVAÇÃO, CRIADO EM 21 DE MARÇO DE 1944, DEU ATÉ ... 31/12/47, R\$ 109 281 449,50.

REPRESENTAM OS PRODUTOS DESTES DOIS FUNDOS, UM TOTAL DE MAIS DE 400 MILHÕES DE CRUZEIROS.

A ESTRADA CRESCOU MUITO NESTE PERÍODO DE CÊRCA DE 20 ANOS; QUASE QUE TRIPLICOU O SEU TRÁFEGO E SEXTUPLICOU A SUA RENDA.

JÁ NESTE ÚLTIMO ANO, EM 1947, A ARRECADAÇÃO DESTAS TAXAS ATINGEM A 75 MILHÕES DE CRUZEIROS, O QUE QUER DIZER QUE, A SOROCABANA DENTRO DE UM LUSTRO, ARRECADARÁ MAIS OUTROS TANTOS 400 MILHÕES DE CRUZEIROS.

ESPERAMOS PODER CONTAR POR PARTE DO GOVÊRNO COM O AUXÍLIO INDISPENSÁVEL PARA RESOLVER AS NOSSAS DIFICULDADES.

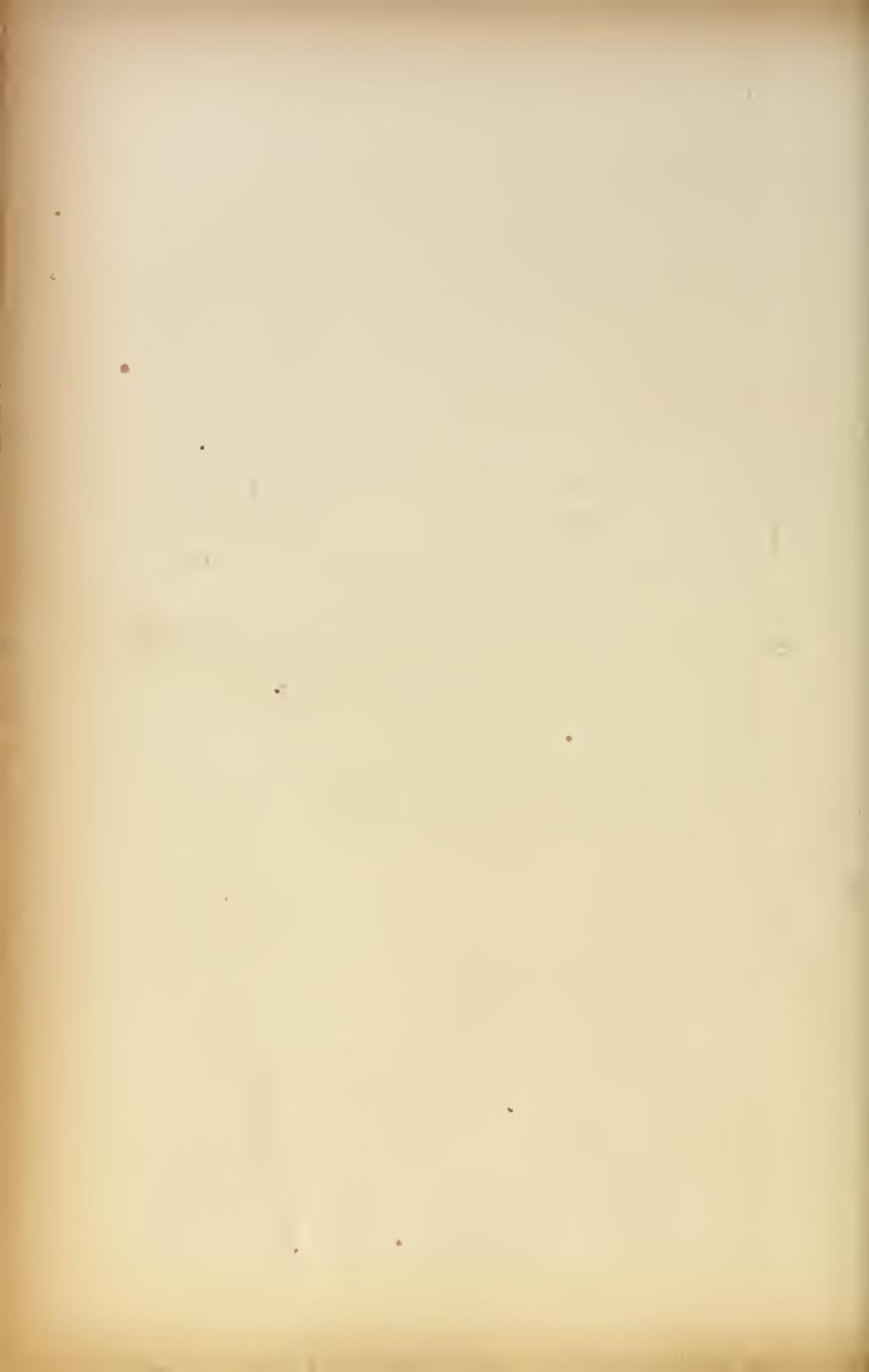
AS ESTRADAS DE FERRO CONSTITUEM CAPITAL EMPREGADO EM BENS DE PRODUÇÃO ESTES, INDISPENSÁVEIS AOS BENS DE CONSUMO, CUJA PROCURA PROVOCA A CRIAÇÃO DE MAIOR QUANTIDADE DAQUELES BENS DE PRODUÇÃO.

SE SE PRECISA MAIS MERCADORIAS DE CONSUMO, VE-SE, COMO ÚNICO RECURSO, UMA PRODUÇÃO EM MAIOR ESCALA, E PARA TANTO, É PRECISO AUMENTAR OS INVESTIMENTOS NOS BENS DE PRODUÇÃO, COMO SÔEM SER AS VIAS DE COMUNICAÇÃO; EVITAR OU IMPEDIR A POLÍTICA ECONÔMICA É PERPETUAR A ESCASSEZ E NÃO CONTRIBUIR PARA O BEM ESTAR DO POVO E PROGRESSO DO PAÍS, CUJOS IMPORTANTES PROBLEMAS

NÃO PODEM SE LIMITAR AOS DE SIMPLES CONTABILIDADE FINANCEIRA.

NÃO TENHO RECEIO EM ERRAR AFIRMANDO: QUE O INVESTIMENTO DE CAPITAIS EM MELHORAMENTOS PRODUTIVOS NAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, CONSIDERADAS COMO DOS MAIS NECESSÁRIOS EM BENS DE PRODUÇÃO, PARA QUE TENHAMOS BENS DE CONSUMO, É AQUILO DO QUE MAIS PRECISAMOS, PARA AUMENTAR A NOSSA RIQUEZA E A PROSPERIDADE DA NOSSA GENTE.

\*\*\*



**Dr. ARTHUR CASTILHO** - TODOS NÓS OUVIMOS COM ATENÇÃO A PALAVRA FÁCIL E BRILHANTE DO DR. RUY DA COSTA RODRIGUES, DIZENDO DA SITUAÇÃO DA IMPORTANTÍSSIMA FERROVIA NACIONAL QUE É A SOROCABANA MOSTRANDO, COM SINCERIDADE, O QUE TEM SIDO FEITO ALÍ NAQUELE IMPORTANTE SETOR FERROVIÁRIO E COORDENANDO AS SUAS NECESSIDADES ATUAIS PARA OBTENÇÃO DE SITUAÇÃO MAIS SÓLIDA TEN DO EM VISTA AQUELE CARACTERÍSTICO ESPECIAL DA ESTRADA DE FERRO BANDEIRANTE QUE É A SOROCABANA.

OUVISTES, COMO EU, AQUELA MAGNÍFICA EXPOSIÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DA DIVISÃO DE MATERIAL, JÁ LEVADA A EFEITO COM EVIDENTE SUCESSO PELA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COM A PRECISA DIVISÃO DE MATERIAL COM 3 DEPARTAMENTOS: UM ENCARREGADO DE COM PRAS, OUTRO DE ARMAZENAGEM E OUTRO DE PRODUÇÃO.

OUVISTES, COM EU, AS REFERÊNCIAS ÀQUELA BOA ORGANIZAÇÃO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL ATRAVÉS DOS ARMAZENS DE ABASTECIMENTO, ATRAVÉS DA ASSISTÊNCIA DAS FARMÁCIAS, EM VÁRIOS PONTOS DA IMPORTANTE FERROVIA.

APLAUDISTES, COMO EU, A VALIOSA DIRETRIZ ADOTADA PELA SOROCABANA NA CRIAÇÃO DOS HORTOS FLORESTAIS, JÁ COM O PATRIMÔNIO DE 11 MILHÕES DE PÉS DE EUCALIPTO E COM UMA PERSPECTIVA DE FORNECIMENTO TOTAL DO COMBUSTÍVEL-LENHA DE QUE PRECISA A ESTRADA.

O DR. RUY SALIENTOU, MUITO BEM, QUE A INDÚSTRIA FERROVIÁRIA É UMA DAS RARAS INDÚSTRIAS EM QUE SE FAZ A VENDA DO PRODUTO MUITO PRÓXIMO DOS LIMITES DO SEU CUSTO. É, REALMENTE, É ESTA A INJUSTIÇA MAIOR QUE SE FAZ ÀS ESTRADAS DE FERRO EM TODO O MUNDO. SENDO UMA INDÚSTRIA QUE VIVE DENTRO DESSSES LIMITES ESTREITOS, NÃO LHE É FEITA, EM TODA A PARTE, A DEVIDA JUSTIÇA. OS SEUS SERVIÇOS INDUSTRIAIS, QUER EM REGIME PARTICULAR, QUER EM REGIME DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, SÃO ESSENCIAIS A VIDA DAS NAÇÕES E, NO ENTRETANTO, A AÇÃO DOS TRABALHOS DAS FERROVIAS É MAL APRECIADA EM TÔDA A PARTE.

ILUSTRE AUTOR JA DECLAROU: "EM TODO O MUNDO AS FERROVIAS JAMAIS TIVERAM UMA BOA IMPRENSA". DE FATO, NÓS SOMOS SEMPRE ATACADOS, NÃO SE LEVANDO EM CONTA ÊSSES SACRIFÍCIOS ENORMES FEITOS PELAS FALANGES FERROVIÁRIAS E ÊSSES SACRIFÍCIOS FINANCEIROS SOFRIDOS PELOS PRÓPRIOS CAPITALISTAS QUE INVERTEM SUAS ECONOMIAS, SEUS CAPITAIS, NA INDÚSTRIA ESPECIAL DA PRODUÇÃO DO TRANSPORTE PELO ATILHO, EM SENTIDO SOCIAL BEM ELEVADO E QUE, ENTRETANTO, NÃO TEM DO PÚBLICO, EM GERAL, ATRAVÉS DAS

SUAS IMPRENSAS, A EXATA COMPREENSÃO DA AÇÃO ESPECIAL QUE DESEMPENHA NO SETOR ECONÓMICO DAS NAÇÕES.

PARA FINALIZAR MINHAS RÁPIDAS APRECIÇÕES, EU QUERO, PRESTAR A DEVIDA HOMENAGEM À SOROCABANA, COMO PIONEIRA DO SERVIÇO RODOVIÁRIO DAS ESTRADAS E RECORDO BEM QUE ISSO OCORREU EM 1929 QUANDO A PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO BRASILEIRA INAUGUROU UM SERVIÇO RODOVIÁRIO, COORDENADO COM O FERROVIÁRIO.

DOU, AGORA, A PALAVRA, AO SR. REPRESENTANTE DA CIA. MOGIANA.

Dr. ÁLVARO DE SOUZA LIMA

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.

DE INÍCIO, SR. PRESIDENTE, PEÇO DESCULPAS PELO ALINHADO DESSAS CONSIDERAÇÕES QUE VOU APRESENTAR. COMO EU HAVIA PROMETIDO A V. EXCIA., HAVIA PREPARADO UM TRABALHO UM POUCO MAIS COMPLETO A RESPEITO DOS ITENS DESTAS NOSSAS REUNIÕES, REFERENTES A ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICA. DEIXEI, PORÉM, ESSE TRABALHO DACTILOGRAFADO EM S. PAULO E, EMBORA MANDADO ONTEM POR CARTA AEREA EXPRESSA, AINDA NÃO CHEGOU. ESCREVI, ESTA NOITE, PELOS DADOS QUE TINHA DE MEMÓRIA, O TRABALHO QUE VOU LER AGORA.

ALMOXARIFADO, CONTABILIDADE, ESTATÍSTICA E PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS

ALMOXARIFADO

RELATIVAMENTE AOS SERVIÇOS DE ALMOXARIFADO, APRESENTA A AGENDA DE NOSSOS TRABALHOS OS ITENS SEGUINTE:

- 1 - PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS COM INTUITO DA RÁPIDA OBTENÇÃO DOS MESMOS A PREÇOS CONVENIENTES;
- 2 - ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS - ARMAZENS, SUB-ARMAZENS PARA O RÁPIDO ATENDIMENTO DAS REQUISIÇÕES, COM O DISPÊNDIO MÍNIMO EM TODOS OS DEPARTAMENTOS DAS ESTRADAS;
- 3 - CONTRÔLE EFETIVO DAS DESPESAS DE MATERIAL - PROCESSOS EXISTENTES E MODIFICAÇÕES ACONSELHÁVEIS.

NÃO TEM A COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, EM RELAÇÃO A ESSES TRES ITENS, E NO QUE TANGE A ORGANIZAÇÃO ATUAL DESSOS SERVIÇOS EM SUA ESTRADA, COMUNICAÇÃO ALGUMA A FAZER QUE POSSA INTERESSAR A ESTA REUNIÃO, POIS QUE OS MESMOS NENHUMA PARTICULARIDADE APRESENTAM, SENDO DE TODO PONTO COMUM A SUA ESTRUTURAÇÃO.

NA ÚLTIMA REFORMA ADMINISTRATIVA FEITA NA ESTRADA, FOI CRIADA UMA DIVISÃO DE MATERIAIS, À QUAL FICAM ANEXADOS OS HORTOS FLORESTAIS. POUCO DEPOIS, PORÉM, FORAM ELES DELA SEPARADOS PASSANDO A ESTE DEPARTAMENTO FLORESTAL, ORGANIZAÇÃO PARA-ESTRADA, DE PROPRIEDADE DA COMPANHIA, MAS NÃO INCLUIDA NO PATRIMÔNIO E NA CONTA DE CAPITAL DA FERROVIA E À QUAL A DIVISÃO DE MATERIAIS ADQUIRE PARTE DA LENHA E DOS DORMENTES DE QUE NECESSITA. ATINGEM A 16.000.000 DE EUCALIPTOS AS PLANTAÇÕES DO DEPARTAMENTO.

A ORGANIZAÇÃO DA DIVISÃO DE MATERIAIS PROVAVELMENTE NÃO É AINDA DEFINITIVA E PORTANTO NÃO INTERESSA EXPÔ-LA AQUI.

AO ENVEZ DISSO, SEJA-NOS LÍCITO EXPÔR, DE UM MODO GERAL, COMO CONTRIBUIÇÃO DA MOGIANA A ESTA SESSÃO, MAS SOB MINHA RESPONSABILIDADE PESSOAL, ALGUMAS DIRETRIZES E ALGUMAS IDÉIAS ADVENTAS AOS ITENS ACIMA CITADOS.

A PRIMEIRA DELAS É UM APOIO INESTRITO À PADRONIZAÇÃO DOS MATERIAIS.

DELA DECORRERÃO PARA AS ESTRADAS DE FERRO GRANDES ECONOMIAS, REDUÇÃO DE CAPITAL DE JURO EMPATADO EM ESTOQUES OS MAIS DIVERSOS E CONSIDERÁVEIS FACILIDADES NA AQUISIÇÃO DOS MATERIAIS E EM SEU SUPRIMENTO AOS DIVERSOS SERVIÇOS, SUPRIMINDO ALEM DISSO UMA SÉRIE DE EMBARAÇOS, QUE A DIVISIBILIDADE DE MUITOS MATERIAIS OU DISPOSITIVOS APRESENTAM AO INTERCÂMBIO DE VEÍCULOS.

É POSITIVAMENTE RIDÍCULO QUE, DENTRO DE UM MESMO PAÍS, DENTRO ATÉ DE UM MESMO ESTADO, FERROVIAS COM INTERCÂMBIO DE VEÍCULOS TIVESSEM DE FORNECER UMAS ÀS OUTRAS, MANILHAS DE ENGATES, SAPATAS, MANGUEIRAS, E BOCAIS DE FREIOS, PORQUE DIFERENÇAS, MÍNIMAS POR VEZES, DOS TIPOS EM CADA UMA USADOS, IMPEDIAM A SUA INTERCAMBIALIDADE.

PARA A NOSSA INDÚSTRIA, QUER DE MATERIAIS TÍPICAMENTE FERROVIÁRIOS, QUER DOS NAS FERROVIAS GRANDEMENTE USADOS, A PADRONIZAÇÃO E DA MAIOR IMPORTÂNCIA E DELA DECORRERÁ, POR CERTO, MELHORIA DA QUALIDADE E BAIXA DE PREÇOS.

HÁ AÍ UMA IMENSA TAREFA A REALIZAR, MAS QUE É, EM MUITOS E MUITOS CASOS, RELATIVAMENTE FÁCIL.

EM 1943, POR EXEMPLO, A COMISSÃO DE NORMAS DE EMERGÊNCIA, DO SETOR DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA COORDENAÇÃO DE MOBILIZAÇÃO ECONÔMICA, SETOR ESSE AO TEMPO SOB MINHA DIREÇÃO, EM COLABORAÇÃO COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, ESTENDENDO SUA ATIVIDADE AO CAMPO DA PADRONIZAÇÃO, PROMOVEU EM ACÓRDO ENTRE AS COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA, ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, SÃO PAULO RAILWAY COMPANY E COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, PARA A REDUÇÃO DA VARIEDADE DE BITOLAS DE AÇOS PARA MOLAS, SUSPENSÃO DE LOCOMOTIVAS E PARA TRUQUES E ENGATES.

CONDUZIU ESSE ACÓRDO AOS SEGUINTE RESULTADOS:

USAVAM-SE 62 LAMINADOS CHATOS, QUE, PARA OS SERVIÇOS DE REPARAÇÃO, FORAM PADRONIZADOS EM 26, ELIMINANDO-SE 36, COM ESSA REDUÇÃO DE 58%; PARA AS NOVAS CONTRUÇÕES ADOTARAM-SE DESSES 62 APENAS 15, ELIMINANDO-SE 47, COM ESSA REDUÇÃO DE 76%.

NOS LAMINADOS REDONDOS ERAM 18 OS TIPOS QUE FORAM REDUZIDOS A 11 PARA REPARAÇÕES E 7 PARA NOVAS CONSTRUÇÕES, REDUZIDOS RESPECTIVAMENTE DE 39% DE 61%.

EM ACÓRDO TRANSFORMOU-SE HOJE NA PADRONIZAÇÃO RECOMENDADA PB-2R DA A.B.N.T., QUE NO ENTANTO, PARECE-NOS, NÃO VEM SENDO INTEGRALMENTE OBSERVADA, NEM MESMO PELAS FERROVIAS QUE O FIRMARAM.

A MESMA COMISSÃO DE NORMAS DE EMERGÊNCIA, SEMPRE NA MAIS ÍNTIMA COLABORAÇÃO COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, PADRONIZOU AS PAS, ENXADAS E ENXADÕES PARA SERVIÇOS DE TERRA E AS FERRAMENTAS DE LINHA: ENXÓ, GARFO PARA LASTRO, PÁ DE LIXO PARA PEDRA, PICARETA E SÓCA.

DECORRERAM DESSES TRABALHOS AS PADRONIZAÇÕES RECOMENDADAS DA A.B.N.T. DE NÚMERO PB-3R E PB-1R RESPECTIVAMENTE E QUE, TALVEZ, NÃO VENHAM TENDO MUITO MELHOR SORTE QUE A ANTERIOR.

ANTES FORA FEITO, COM A COLABORAÇÃO DAS MESMAS ESTRADAS E DE ALGUNS INDUSTRIAIS, O ESTUDO DAS RODAS DE FERRO FUNDIDO COQUILHADO, POR EVOLUIR E ATUALMENTE JÁ CONSTITUE UMA NORMA BRASILEIRA A EB-13.

E NO ENTANTO AINDA HÁ POUCO TEMPO, UMA ESTRADA DE FERRO MUITO MINHA CONHECIDA E QUE COLABORARA COM O S.P.I. NOS ESTUDOS INICIAIS DESSA ESPECIFICAÇÃO, EXIGIU NOSSA ENCOMENDA DE VAGÕES, DIÂMETRO DE RODAS DIFERENTES DO EB-13.

A PADRONIZAÇÃO, PORTANTO, É INDISPENSÁVEL, MAS NÃO É SUFICIENTE, POIS IGUALMENTE INDISPENSÁVEL É, UM FIRME PROPÓSITO DE AGIR EM TAL SENTIDO, NÃO APENAS CUMPRINDO AS NORMAS, ESPECIFICAÇÕES E PADRONIZAÇÕES DETERMINADAS, MAS PREPARANDO-AS E FACILITANDO-AS PELA REDUÇÃO PAULATINA DA MULTIPLICIDADE DE TIPOS EM USO, MESMO ANTES DE PADRONIZAÇÕES OFICIAIS OU OFICIOSAS.

E ISSO MUITAS VEZES É DE MAIOR FACILIDADE.

AO ASSUMIRMOS, EM 1934, O CARGO DE DIRETOR GERAL DE DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO, EN TÃO RECEM-CRIADO EM SUBSTITUIÇÃO A UMA ANTIGA DIRETORIA, ENCON TRAMOS EM SEU ALMOXARIFADO, ENTRE OUTRAS, UMA IMENSA VARIEDADE DE PREGOS (PONTAS DE PARIS), DE PARAFUSOS PARA MADEIRA, DE MAR CAS DE PÁS E DE PICARETAS.

É QUE AS COMPRAS ERAM FEITAS DE ACÔRDO COM OS PEDID OS DE CADA RESIDÊNCIA, NÃO SÓ QUANTO A TIPOS E DIMENSÕES, MAS, TAMBÉM, QUANTO A MARCAS, SENDO ESSAS PREFERÊNCIAS NA MAIORIA DAS VEZES DEVIDAS A SIMPLES SIMPATIAS E A CONTINUAÇÃO DE UMA ROTINA.

UMA ÚNICA REUNIÃO COM OS ENGENHEIROS RESIDENTES, O CHEFE DE COMPRAS E O ALMOXARIFE E A FIRME DECISÃO DE RESOLVER O CASO, PERMITIRAM REDUZIR CONSIDERAVELMENTE OS TIPOS DE PREGOS E PARAFUSOS, E UNIFIO DE ENXADAS, PÁS E PICARETAS.

PASSOU O ALMOXARIFADO A COMPRAR EXCLUSIVAMENTE ESSES TIPOS E DIMENSÕES, ABASTECENDO COM SEU ESTOQUE OS DEPÓSITOS DAS RESIDÊNCIAS, MESMO QUANDO ESSES PEDIAM ARTIGOS DIVERSOS.

ESSES PEDIDOS DIVERGENTES CESSARAM, ALIAS, DENTRO EM POUCO E AS RESIDÊNCIAS PASSARAM A PEDIR, QUANTO A MATERIAIS DE CUSTEIO, EXCLUSIVAMENTE O QUE SABIAM EXISTIR NO ALMOXARIFADO. É NENHUM SERVIÇO PERECER POR ISSO. PELO CONTRÁRIO.

AO ENCERRARMOS ESSAS NOSSAS REUNIÕES COM UM APÊLO,

QUE CREMOS DEVA SER FEITO, PARA QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, EM COLABORAÇÃO COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS E COM A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA E AS DIRETORIAS OU OS DEPARTAMENTOS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, INTENSIFIQUE UMA CAMPANHA DE PADRONIZAÇÃO DE MATERIAIS FERROVIÁRIOS, IPOTEQUEMOS-LHE DESDE JÁ TODO O NOSSO APOIO E TODA A NOSSA COLABORAÇÃO, DAQUÍ PARTINDO FIRMEMENTE DISPOSTOS A INICIAR DESDE LOGO AS SIMPLIFICAÇÕES E REDUÇÕES QUE MUITO VIÃO FACILITAR A PADRONIZAÇÃO FINAL, DENTRO DE UM LARGO ESPÍRITO DE COOPERAÇÃO E DE TRANSIGÊNCIA.

QUANTO AO ITEM 2 - ORGANIZAÇÃO DAS DEPENDÊNCIAS DOS ALMOXARIFADOS, ARMAZENS E SUB-ARMAZENS - TOMAMOS A LIBERDADE DE INDICAR À ATENÇÃO E À CRÍTICA DOS TÉCNICOS PRESENTES ALGUMAS DAS DIRETRIZES FUNDAMENTAIS DA ORGANIZAÇÃO DO ALMOXARIFADO E DOS DEPÓSITOS DO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO, ORGANIZAÇÃO ESSA QUE, MUTATIS-MUTANDIS, PODE SER, SALVO MELHOR JUÍZO, PERFEITAMENTE APLICÁVEL A UMA FERROVIA.

SUAS IDÉIAS BÁSICAS FORAM, ALIÁS, TIRADAS DA ORGANIZAÇÃO DOS DEPÓSITOS DA V DIVISÃO PROVISÓRIA (OBRAS NOVAS) DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, QUANDO A DIRIGIMOS.

ANIMAM-NOS FAZER ESSA INDICAÇÃO, NÃO APENAS OS RESULTADOS QUE COLHEMOS, MAS O FATO DE, APÓS HAVERMOS DEIXADO A DIRETORIA GERAL DO DEPARTAMENTO E DELE NOS RETIRARMOS, TER SIDO ESSA ORGANIZAÇÃO LEVADA AO CONHECIMENTO DO VII CONGRESSO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, EM 1939, NUM TRABALHO DO ENGENHEIRO LUIZ HORN DE CAMPOS, INTITULADO "A ORGANIZAÇÃO DO ALMOXARIFADO E DEPÓSITOS DO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO".

FOI ESSE TRABALHO UNANIMEMENTE APROVADO E ENTRE OS QUE O APROVARAM ENCONTRAVAM-SE OS ENGENHEIROS ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO E CLOVIS PESTANA.

AS IDÉIAS BÁSICAS DESSA ORGANIZAÇÃO ASSIM SE RESUMEM:

- A - REDUÇÃO AO MÍNIMO DE MARCAS, TIPOS E DIMENSÕES DOS MATERIAIS DE CUSTEIO, DEFINIDOS COMO TAIS EM RELAÇÃO ANUALMENTE REVISTA;
- B - ATRIBUIÇÃO AO ALMOXARIFADO DAS VERBAS DE MATE-

RIAIS DE CUSTEIO DAS RESIDÊNCIAS, OFICINAS E GARAGENS CENTRAIS E DA SEDE - DIVIDIDOS EM DUODÉCIMOS;

- C - FIXAÇÃO PARA CADA UM DESSES MATERIAIS, E TANTO PARA O ALMOXARIFADO CENTRAL, COMO PARA OS DIVERSOS DEPÓSITOS, DE UM ESTOQUE MÁXIMO E DE UM ESTOQUE MÍNIMO;
- D - SIMPLIFICAÇÃO DA MARCHA DOS PEDIDOS, ATENDIDOS PELO ALMOXARIFADO, INDEPENDENTEMENTE DE QUALQUER AUTORIZAÇÃO SUPERIOR, DESDE QUE, EM VALOR, O DUODÉCIMO DO REQUISITANTE, AGRESCIDO DOS SALDOS ANTERIORES, O COMPORTE E QUE A QUANTIDADE PEDIDA, SOMADA AO ESTOQUE EXISTENTE, NÃO EXCEDA AO ESTOQUE MÁXIMO FIXADO PARA O MATERIAL E PARA O REQUISITANTE;
- E - EXPEDIÇÃO PELO ALMOXARIFADO, JUNTAMENTE COM A REMESSA DOS MATERIAIS, DE NOTAS DE ENTREGA, COM PREÇOS, QUE SÃO OS PREÇOS MÉDIOS DE SEU ESTOQUE POR OCASIÃO DO FORNECIMENTO;
- F - POSSIBILIDADE DE FORNECIMENTOS PELO ALMOXARIFADO, INDEPENDENTEMENTE DE PEDIDOS, DESDE QUE VERIFIQUE TEREM SIDO ATINGIDOS OS ESTOQUES MÍNIMOS DOS DEPÓSITOS.

UMA ORGANIZAÇÃO DESSE TIPO, PERMITE O EFETIVO CONTROLE DAS DESPESAS DE MATERIAL A QUE SE REFERE O ITEM 3 DA AGENDA.

COM O VULTO E A MULTIPLICIDADE DOS FORNECIMENTOS, A MECANIZAÇÃO DESSES SERVIÇOS IMPOR-SE-Á, PRINCIPALMENTE PARA FINS ESTATÍSTICOS E PARA APROPRIAÇÕES E APURAÇÕES DE CUSTO.

POSSUINDO A ESTRADA SERVIÇOS MECANIZADOS DE ESTATÍSTICA E DE CONTABILIDADE A ELES DEVERÃO SER IGUALMENTE ATRIBUÍDOS OS DE ALMOXARIFADO E DEPÓSITOS.

É O QUE VAI FAZER, DENTRO EM BREVE, A COMPANHIA MORGIANA DE ESTRADAS DE FERRO.

CONTABILIDADE

OS CINCO ITENS QUE, SOB A RÚBRICA CONTABILIDADE, CONSTAM DA AGENDA DESTAS REUNIÕES, RESUMEN-SE, NO FUNDO, A DOIS:

- A - PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - SUA EXECUÇÃO E SEUS RESULTADOS;
- B - PROCESSAMENTO E LIQUIDAÇÃO DE REQUISIÇÕES DE TRANSPORTES FEITO PELOS GOVERNOS.

QUANTO À PADRONIZAÇÃO, OS VÁRIOS ITENS DA AGENDA, AQUI RESUMIDOS, FICAM RESPONDIDOS PELO SEGUINTE TRECHO DA CARTA DE CONTABILIDADE DA ESTRADA, EM RESPOSTA A UM PEDIDO DE SUGESTÕES OU CRÍTICAS, QUE LHE SOLICITEI PARA AQUI AS TRAZER:

"O SERVIÇO É PERFEITAMENTE EXEQUIVEL TAL COMO VEM SENDO FEITO, NÃO TENDO HAVIDO EMBARAÇOS NESTA CONTABILIDADE. REQUER, SIMPLEMENTE, ATENÇÃO, VIGOR E BOA VONTADE".

OBSERVA A SEGUIR A CONTABILIDADE QUE VÁRIAS MODIFICAÇÕES DEVERIAM TER SIDO POSTAS EM PRÁTICA A PARTIR DE 1948, MAS QUE NADA RECEBEU NESSE SENTIDO.

O ASSUNTO JÁ FOI, PORÉM, AMPLA E SATISFATÓRIAMENTE EXPLICADO PELO SENHOR PRESIDENTE.

QUANTO AO PROCESSAMENTO E LIQUIDAÇÃO DAS REQUISIÇÕES GOVERNAMENTAIS DE PASSAGENS E DESPACHOS HÁ A OBSERVAR QUE A DEMORA DE SUA LIQUIDAÇÃO É DEVIDA NÃO SÓ À CAIREM ESSAS DESPESAS FREQUENTEMENTE EM EXERCÍCIOS FINDOS, MAS TAMBÉM À REQUISIÇÕES APRESENTADAS APÓS SE TEREM ESGOTADO AS VERBAS RESPECTIVAS E QUE FICAM ASSIM, PARA SUA LIQUIDAÇÃO, NA DEPENDÊNCIA DA CONCESSÃO DE CRÉDITOS ESPECIAIS.

AS ESTRADAS ATENDEM ÀS REQUISIÇÕES SEM NOTAS DE EMPENHO E SEM SABER PORTANTO SE HÁ OU NÃO VERBAS PARA SEU PAGAMENTO, AO CONTRÁRIO DE OUTROS FORNECEDORES CUJAS ENCOMENDAS DEPENDEM DE EMPENHO PRÉVIO.

É DE DESEJAR-SE, PORTANTO, QUE AS VERBAS PARA TRANSPORTES, DAS DIVERSAS REPARTIÇÕES PÚBLICAS, SEJAM SUFICIENTE AO PROCESSAMENTO DESSAS DESPESAS E QUE O REGIME DE SEU EMPENHO SE GENERALIZE, DANDO A ESSAS REPARTIÇÕES UM CONTROLE, QUE IMPEÇA SEJAM REQUISITADOS TRANSPORTES PARA CUJO PAGAMENTO, NO EXERCÍCIO, NÃO DISPONHAM ELAS DE RECURSOS.

HÁ AINDA A OBSERVAR A DEMORA QUE EM GERAL ANUALMENTE SE VERIFICA, DE PARTE DAS REPARTIÇÕES OFICIAIS, NA RENOVAÇÃO DE AUTORIZAÇÕES PARA REQUISIÇÕES DE PASSAGENS E DESPACHOS, VÁLIDOS, EM SUA QUASI TOTALIDADE, ATÉ 31 DE DEZEMBRO.

DESSA ANOMALIA RESULTAM EMBARAÇOS E ABORRECIMENTOS AOS INTERESSADOS E ÀS ESTRADAS DE FERRO, QUE NÃO PODEM ORDENAR ÀS SUAS ESTAÇÕES A ACEITAÇÃO DESSAS REQUISIÇÕES, SEM QUE HAJAM RECEBIDO DOS PODERES COMPETENTES OS PEDIDOS DE RENOVAÇÃO PARA O ANO EM CURSO.

### ESTATÍSTICA

TAMBÉM EM RELAÇÃO AOS SEUS ATUAIS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA JULGA A COMPANHIA MOGIANA NADA TER A RELATAR, A NÃO SER QUE, RECONHECENDO SUAS FALHAS E DEFICIÊNCIAS, JÁ INICIOU SUA REMODELAÇÃO.

CRIADO O SEU DEPARTAMENTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS, FOI ELE DOTADO DE UMA SECÇÃO MECANIZADA, A QUAL IRÃO GRADUALMENTE PASSANDO TODAS AS APURAÇÕES ESTATÍSTICAS E VÁRIOS SERVIÇOS DE CONTADORIA.

FORAM OS TRABALHOS DESSA SECÇÃO INICIADOS COM A APURAÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TRÁFEGO PRÓPRIO E EM TRÁFEGO MÚTUO E AGORA JÁ APUROU IGUALMENTE O MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, EM AMBOS OS TRÁFEGOS.

BREVE PASSARÁ PARA ELA O REGISTRO DO MOVIMENTO DO ALMOXARIFADO E A CONFEÇÃO DAS FOLHAS DE PAGAMENTO.

FIGARÁ, ENTÃO, HABILITADA A REALIZAR A APROPRIAÇÃO DAS DESPESAS E A APURAÇÃO DOS CUSTOS. NA APURAÇÃO DOS CUSTOS UNITÁVEIS DO TRANSPORTE, PRETENDEMOS TENTAR A APLICAÇÃO DO MÉTODO HEXA-UNITÁRIO, SE ANTES DISSO DETERMINAÇÕES SUPERIORES NÃO

FIXAREM OUTRO.

A CODIFICAÇÃO ESTABELECIDA PERMITIRÁ APURAR O MOVIMENTO DE MERCADORIAS OU CLASSES DE MERCADORIAS COM QUALQUER SUBDIVISÃO OU INDIVIDUAÇÃO QUE POSSA INTERESSAR A ESTUDOS DE TARIFAS OU A ESTUDOS ECONÔMICOS, BEM COMO, PARA FINS ESTATÍSTICOS, SUBDIVIDIA A EXTREMO INTERESSANTE OS ITENS DAS CONTAS PADRONIZADAS.

ESSA ALIÁS O CRITÉRIO QUE, SALVO MELHOR JUÍZO, FOI FIXADO NAS REUNIÕES EM AS QUAIS, EM DEZEMBRO DE 1946, NESTA CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES, FOI REVISTA A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS.

OS LANÇAMENTOS CONTÁBEIS SÃO SINTÉTICOS.

A EXTREMA APROPRIAÇÃO DE DESPESAS NECESSÁRIA À APURAÇÃO DOS CUSTOS INDUSTRIAIS, SEJAM ELES QUAIS FOREM, NÃO É UMA OPERAÇÃO CONTÁBIL, MAS UM SERVIÇO ESPECIALIZADO.

VERIFICAMOS ISSO, MERIDIANAMENTE, AO ORGANIZARMOS E IMPLANTARMOS O SERVIÇO DE APROPRIAÇÃO E APURAÇÃO DE CUSTOS DA COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL, EM VOLTA REDONDA, DURANTE SUA CONSTRUÇÃO.

APESAR DE DOTADA DE UMA CONTABILIDADE MODELAR, DIRIGIDA POR UM GRANDE MESTRE, A APURAÇÃO DE CUSTOS, DE QUE ESSA CONTABILIDADE SE QUIZ ENCARREGAR NÃO DEU RESULTADOS.

O SERVIÇO DE APROPRIAÇÃO, LUTANDO COM ENORMES TROPEÇOS, ACABOU SE IMPONDO E HOJE, DIRIGIDO PELO COMPETENTE E DEDICADO ENGENHEIRO TARCÍNIO VILELA, ACHA-SE INCORPORADO AOS SERVIÇOS DA USINA.

NA MOGIANA A ORIENTAÇÃO É A DE CENTRALIZAR TODAS AS ESTATÍSTICAS, SOB A ORIENTAÇÃO DO DEPARTAMENTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS, COM SEUS SERVIÇOS MECANIZADOS. CADA DEPARTAMENTO OU SERVIÇO RECEBERÁ OS RESULTADOS APURADOS QUE LHEM FOREM ÚTEIS.

DENTRO DESSE PROGRAMA AINDA EM DESENVOLVIMENTO, TEM A COMPANHIA MOGIANA, O MAIOR INTERESSE NA PADRONIZAÇÃO DAS ES-

TATÍSTICAS FERROVIÁRIAS E APOIARÁ LEAL E FRANCAMENTE O TRABALHO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO NESSE SENTIDO.

PADRONIZAÇÃO NÃO É PORÉM APENAS O FORNECIMENTO POR TODAS AS FERROVIAS DOS MESMOS DADOS, MAS COLETÁ-LOS E APURÁ-LOS DA MESMA FORMA, REFERINDO-OS IGUALMENTE AOS MESMOS PADRÕES E ÀS MESMAS BASES E SITUANDO-OS EM AMBIENTE TÉCNICO - ECONÓMICO IDENTICO.

PERMITIVO-NOS AQUI SUGERIR AS VANTAGENS DA QUILOMETRAGEM VIRTUAL, COM REFERÊNCIA DE PRODUÇÕES E CONSUMOS, FIXADO O MODO DE O CALCULAR E SEM O ABANDONO DA QUILOMETRAGEM REAL.

O CONHECIMENTO DOS RESULTADOS DE OUTRAS FERROVIAS DO PAÍS É PARA TODOS NÓS DE MAIOR INTERESSE. ELE, PORÉM, SÓ TERÁ SIGNIFICAÇÃO REAL, COM A PADRONIZAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS, COM O CARATER INTEGRAL ACIMA REFERIDO E A ADOÇÃO DA QUILOMETRAGEM VIRTUAL COMO TERMO DE COMPARAÇÃO.

A MECANIZAÇÃO DOS SERVICOS APRESENTA AS MAIORES VANTAGENS.

SENDO, PORÉM, DISPENDIOSA É DE TODO O PONTO RECOMENDÁVEL A REUNIÃO DE VÁRIAS ESTRADAS DE FERRO PARA A REALIZAÇÃO EM COMUM, COOPERATIVAMENTE, DESSES SERVIÇOS.

A DIFICULDADE DE TRANSPORTE DOS DOCUMENTOS ORIGINAIS A SEREM CODIFICADOS E APURADOS PODE SER EVITADA, DISPONDO CADA FERROVIA DE SUAS MÁQUINAS PERFURADORAS PRÓPRIAS E FAZENDO APENAS A REMESSA DAS FICHAS, PARA APURAÇÃO EM UMA INSTALAÇÃO CENTRAL DE TABULADORAS, MULTIPLICADORAS, ETC., QUE SÃO JUSTAMENTE AS MÁQUINAS MAIS CARAS E QUE EXIGEM PESSOAL MAIS HABILITADO E, PORTANTO, TAMBÉM MAIS CARO.

O ÚNICO CUIDADO ESPECIAL A TOMAR É O DE ACONDICIONAR CONVENIENTE AS FICHAS, PARA QUE OS TRANSPORTES NÃO AS DANIFIQUEM, EMBARAÇANDO-A NA PASSAGEM NAS MÁQUINAS.

#### PESQUISAS TÉCNICO-ECONÓMICAS

EM 1 935, NO CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO

FERROVIÁRIA DE CAMPINAS, COMO RESULTADO DE UMA TESE APRESENTADA PELO ENGENHEIRO LUIZ ORSINI DE CASTRO, FOI APROVADA UMA RECOMENDAÇÃO QUE COM UMA AMPLIAÇÃO QUE TIVE A HONRA DE LHE FAZER E COM O APOIO QUE LHE DEU O ENGENHEIRO ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO, FICOU ASSIM REDIGIDA:

"PARA A REALIZAÇÃO, INCITAMENTO E COORDENAÇÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS EM NOSSO MEIO, O CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPINAS RECOMENDA QUE SE CONSTITUA, NO BRASIL, UM INSTITUTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS DE TRANSPORTES, SOB O ALTO PATROCÍNIO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS E DAS SECRETARIAS DE VIAÇÃO OU REPARTIÇÕES CORRESPONDENTES DOS ESTADOS, DEVENDO CONTRIBUIR PARA A SUA MANUTENÇÃO E FUNCIONAMENTO AS REPARTIÇÕES E EMPRESAS INTERESSADAS COM OS RECURSOS DE ORDEM MORAL, TÉCNICA E MATERIAL AO ALCANCE DE CADA UM".

E O VI CONGRESSO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, EM 1936, APROVOU COMO SUA XXIX CONCLUSÃO, O SEGUINTE, DE UM TRABALHO POR MIM APRESENTADO:

" PARA REALIZAÇÃO, INCITAMENTO E COORDENAÇÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS EM NOSSO MEIO, É CONVENIENTE QUE SE CONSTITUA UM INSTITUTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS DOS TRANSPORTES, CONFORME RECOMENDOU O CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIAS DE CAMPINAS. COM A CRIAÇÃO DO INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, O INSTITUTO PROPOSTO DEVERÁ SER A ELE FILIADO".

ESSE INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA É HOJE O INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.

COM ESSES ANTECEDENTES, AS PROPOSTAS AQUI FEITAS, NA REUNIÃO DE TRÁFEGO, DA CRIAÇÃO, NO PAÍS, DUM INSTITUTO GERAL DE PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS DO TRANSPORTE E, EM CADA FERROVIA, OU GRUPOS DE FERROVIAS, DE UM ÓRGÃO DE PESQUISAS E ESTUDOS ECONÔMICOS, MERECEM DE MIM PESSOALMENTE O MAIS ENTUSIASTICO APLAUSO.

TEM ELAS IGUALMENTE O DICÍDIO APOIO DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, QUE JÁ CRIOU JUNTO À SUA DIRETORIA, UM DEPARTAMENTO DE ESTUDOS ECONÔMICOS, NOS MOLDES DO ORGANISMO AQUI ACONSELHADO.

ESSE DEPARTAMENTO, CUJA CONSTITUIÇÃO FOI ACONSELHADA PELA COMISSÃO DE ESTUDOS QUE EM 1942, PROPOZ A REORGANIZAÇÃO DA ESTRADA, COMPREENDE TRES SECÇÕES:

A - SERVIÇO DE ESTATÍSTICAS E PESQUISAS FERROVIÁRIAS

B - SERVIÇO DE ESTATÍSTICAS E PESQUISAS ECONÔMICAS

C - SERVIÇO DE FOMENTO AGRO-INDUSTRIAL

A PRIMEIRA ESTÁ CONFIADOS OS ESTUDOS REFERENTES À EXPLORAÇÃO TÉCNICA E COMERCIAL DA ESTRADA. À ELA PASSARÁ TODOS OS SERVIÇOS DE ESTATÍSTICA FERROVIÁRIA COMUM, A APROPRIAÇÃO DAS DESPESAS E A APURAÇÃO DOS CUSTOS INDUSTRIAIS DOS TRANSPORTES.

AO SERVIÇO DE ESTATÍSTICAS E PESQUISAS ECONÔMICAS CABE O ESTUDO DE TODAS AS CONDIÇÕES ECONÔMICAS DAS ZONAS SERVIDAS, PELA ESTRADA, DO SEU DESENVOLVIMENTO E DE SUAS TENDÊNCIAS ECONÔMICAS. CABE-LHE A PRECISÃO DAS SAFRAS E O ESTUDO DAS CORRENTES DE TRÁFEGO E A COMPARAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES COM O DESENVOLVIMENTO DAS REGIÕES PRÓPRIAS DA ESTRADA E O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO.

O SERVIÇO DE FOMENTO AGRO-INDUSTRIAL QUE DE INÍCIO JÁ AGIA NO SETOR AGRÍCOLA, LANÇOU UMA CAMPANHA DE RESTAURAÇÃO DOS CAFEZAIS.

A SELEÇÃO DO PESSOAL PARA ESSE DEPARTAMENTO FOI RIGOROSA E INTEIRAMENTE DENTRO DO CRITÉRIO AQUI DEFENDIDO.

O CHEFE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICAS E PESQUISAS FERROVIÁRIAS É UM ANTIGO ENGENHEIRO DA NOROESTE E DA SOROCABANA, INTEIRAMENTE FAMILIARIZADO COM OS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS E TAMBÉM COM OS DE SUA FISCALIZAÇÃO, POIS FOI TAMBÉM ENGENHEIRO DA DIRETORIA DE VIAÇÃO DO ESTADO. É AINDA PROFESSOR DA ESCOLA POLITÉCNICA DE SÃO PAULO.

O CHEFE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICAS E PESQUISAS ECONÔMICAS É UM ESTATÍSTICO, QUE CHEFIOU SERVIÇOS IDÊNTICOS DA SECRETARIA DE AGRICULTURA DO ESTADO E DA BOLSA DE MERCADORIAS DE SÃO PAULO.

O SERVIÇO DE FOMENTO FOI CONFIADO A UM EX-AGRÔNOMO CHEFE DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA.

SENAI. NO SEU FUNCIONALISMO HÁ ECONOMISTAS E ESTATÍSTICOS DIPLOMADOS PELA FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO E DA UNIVERSIDADE CATÓLICA.

A SOLUÇÃO DO PESSOAL PARA A MECANIZAÇÃO FOI FEITA PELO SENAI - TESTES PREPARATÓRIOS E PELA HOLLERITH APÓS UM CURSO.

RELATIVAMENTE A ESSES SERVIÇOS DE FOMENTO DAS ESTRADAS, SEJA LÍCITO SUGERIR AQUI O APOIO DESSA REUNIÃO AO PROJETO ESTUDADO PELO CONSELHO FEDERAL DO COMÉRCIO EXTERIOR, DOTANDO AS ESTRADAS DE FERRO COM UMA TAXA DE 3% PARA SERVIÇOS DE FOMENTO.

APRESENTADO A ESSE CONSELHO PELO ENGENHEIRO ERNANI COTRIM E RELATADO PELO ENGENHEIRO BENJAMIM DO MONTE, ESTÁ ESSE PROJETO COM A COLABORAÇÃO DECISIVA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, PELO ENGENHEIRO WALTER LUZ.

JÁ EM MÃOS, SALVO ENGANO, DO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA, PENSAMOS CABIVEL UM APELO DAS FERROVIAS AQUI REUNIDAS, AO SENHOR DIRETOR GERAL DO D.N.E.F., AO SENHOR MINISTRO DA VIAÇÃO PARA QUE ESSE PROJETO TENHA ENCAMINHAMENTO FAVORÁVEL.

ESSAS, SENHOR PRESIDENTE, AS CONSIDERAÇÕES QUE ME É DADO FAZER EM NOME DA COMPANHIA MOGIANA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - NÃO FOI SURPRESA ALGUMA PARA MIM A EXPERIÊNCIA DO TRABALHO APRESENTADO PELO DR. SOUZA LIMA, NUMA IMPROVISAÇÃO POR ELE MESMO DECLARADA.

NÃO FOI SUSPRESA PARA MIM PORQUE EU ESTOU ACOSTUMADO A TRABALHAR COM O DR. SOUZA LIMA, HÁ LONGOS ANOS E CONHEÇO A SUA LÚCIDA INTELIGÊNCIA, A SUA RECONHECIDA CAPACIDADE DE TRABALHO, O SEU EXCELENTE CRITÉRIO TÉCNICO E SENSO GERAL. POR VEZES DISCORDAMOS, EM VÁRIAS OCASIÕES TIVEMOS DISCORDÂNCIAS, MAS SEMPRE CHEGAMOS A UM RESULTADO DE COMPLETO ACORDO, RESSALVADOS OS NOSSOS PONTOS DE VISTA, ENCARANDO OS DIVERSOS ASPECTOS DAS QUESTÕES PECULIARES QUE NOS FORAM APRESENTADAS.

NO SETOR FERROVIÁRIO, PORÉM, SEMPRE CONCORDAMOS E EU TIVE A GRANDE HONRA E PRAZER DE TRABALHAR COM O DR. SOUZA LIMA, DURANTE UM ANO, NUMA COMISSÃO ESPECIAL NA CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, SOB A PRESIDÊNCIA DO NOSSO PREZADO COLEGA ARY TORRES. POSTERIORMENTE, ESTIVEMOS SEMPRE EM PERMANENTE CONTACTO E, ÚLTIMAMENTE, EU TIVE O GRANDE PRAZER E HONRA DE TRABALHAR NOVAMENTE, ENTÃO SOB A PRESIDÊNCIA DO DR. SOUZA LIMA, NA COMISSÃO DE REVISÃO DO PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL, EM REUNIÕES POR VEZES AGITADAS MAS QUE A DIPLOMACIA, INTELIGÊNCIA E O BOM SENSO DO DR. SOUZA LIMA, TIVERAM HABILIDADE DE TRANSFORMAR NUM MAR DE ROSAS, O FINAL DAS DISCUSSÕES.

PORISSO, FOI, PARA MIM, A CONFIRMAÇÃO DO QUE EU JÁ ESPERAVA DO DR. SOUZA LIMA E OS DIVERSOS ASPECTOS POR S.S. APRESENTADOS FOCALIZARAM PROBLEMAS INTERESSANTÍSSIMOS PRINCIPALMENTE AQUELE REFERENTE AO PROBLEMA DA ORGANIZAÇÃO DO ALMOXARIFADO QUE FOI APROVADO SOLENEMENTE PELO CONGRESSO DE ESTRADAS DE RODAGENS EM 1939, OCASIÃO QUE, COMO S.S. RECORDOU, EU DEI COM GRANDE PRAZER O MEU VOTO DE APROVAÇÃO À MEDIDA ENTÃO PROPOSTA. E TIVE A BOA SORTE DE, JÁ NAQUELA OCASIÃO, ESTAR NA COMPANHIA ILUSTRE DO ATUAL MINISTRO DA VIAÇÃO - DR. CLÓVIS PESTANA. POSTERIORMENTE, S.S. FEZ REFERÊNCIAS MUITO JUSTAS À QUESTÃO DA ORGANIZAÇÃO DE UMA PESQUISA TÉCNICO ECONÔMICA CENTRALIZADA.

FOI INDICAÇÃO PRIMÁRIA DO NOTÁVEL CONGRESSO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS. PORTANTO, OS SRs. VÊM QUE É UMA IDÉIA QUE NÓS VIMOS HÁ MUITOS ANOS ACALENTANDO.

FOCALISOU, S.S., UM ASPECTO MUITO INTERESSANTE, REFERINDO-SE ÀQUELE RÁPIDO ESQUECIMENTO QUE, POR VEZES, TEMOS DAS MEDIDAS QUE TOMAMOS EM CONJUNTO E QUE, PASSADO AQUELE AMBIENTE DE ENTUSIASMO DAS REUNIÕES, ESQUECEMOS MUITO RÁPIDAMENTE E É ESSE UM DOS ENTRAVES MAIORES QUE O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO TEM SEMPRE, QUANDO COGITA DAS SUAS PADRONIZAÇÕES. NÃO BASTA ESTABELEÇER A REGRA, NÃO É SUFICIENTE INDICAR OS PADRÕES, MAS O QUE É INDISPENSÁVEL É OBTER A EXECUÇÃO INTEGRAL DOS COMPROMISSOS ASSUMIDOS.

MESMO, POR VEZES, UMA AÇÃO COOPERATIVA NÃO PODE EVITAR DESVIOS ESSENCIAIS DAQUELES COMPROMISSOS FIRMADOS E O CASO DOS VAGÕES, CITADO PELO DR. SOUZA LIMA, É UM CASO TÍPICO. EU CONFESSEI QUE ME ESCAPOU, NA OCASIÃO QUE VI ESTAS ESPECIFICAÇÕES DOS MATERIAIS ENCOMENDADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO, A QUE S.S. SE REFERIU.

ENTRETANTO, ESPERO BEM QUE, DEPOIS DESTA NOSSA REU-

NÃO EM QUE TODOS NÓS ESTAMOS AQUI FAZENDO, COMO EU JÁ EXPRESSEI INICIALMENTE, O TOMBAMENTO DAS NOSSAS MISÉRIAS E CADASTRO DAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES, POSSAMOS TOMAR AQUELA DIRETRIZ DEFINIDA, DE SEGUIR O CAMINHO RETO DOS COMPROMISSOS ASSUMIDOS, MORMENTE TENDO ESSES POR BASE FUNDAMENTO EXPRESSIVO DE BEM COMPREENDIDA ECONOMIA, DE BEM FUNDAMENTADO LUCRO NA EXPLORAÇÃO DIFÍCILIMA DO TRÁFEGO PELO TRILHO NO BRASIL.

TAMBÉM NOTEI, COM PRAZER, - O QUE ALIÁS OS ESTUDOS QUE FIZEMOS JUNTOS EM CAMPINAS E SÃO PAULO INDICARAM ISSO, - QUE O DEPARTAMENTO DIRIGIDO PELO DR. SOUZA LIMA ESTÁ FIRMEMENTE EMPENHADO EM FAZER A REMODELAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS, CENTRALIZANDO O SERVIÇO ESTATÍSTICO NAQUELE DEPARTAMENTO, O QUE, ALIÁS, ERA UMA DAS FALHAS QUE A COMISSÃO, NAQUELA OCASIÃO, ENCONTROU.

POR FIM, NOVA NOTÍCIA AUSPICIOSA QUE TIVEMOS EM GRANDE RELEVÔ, A PROPRIEDADE DOS HORTOS FLORESTAIS DA MOGIANA COM UM PATRIMÔNIO DE 16 000 000 DE PÉS, O QUE MOSTRA O CUIDADO COM QUE SE ESTÁ TRATANDO DO REFLORESTAMENTO, GRANDEMENTE ACONSELHÁVEL SOB TODOS OS ASPECTOS, INCLUSIVE O DA DEFESA DA NOSSA AGRICULTURA E SERICULTURA, MAS PRINCIPALMENTE EM DEFESA DA AGRICULTURA ATRAVÉS DE UMA PUBLICAÇÃO MUITO INTERESSANTE, JÁ FEITA PELO GENERAL MENDONÇA LIMA, COMO COMBATE À EROSIÃO QUE AVASSALA VÁRIAS REGIÕES DA COMPANHIA MOGIANA.

A HORA JÁ VAE ADIANTADA E OS SENHORES, NATURALMENTE, TÊM O SEU TEMPO JÁ PREPARADO PARA OUTRAS OCUPAÇÕES E EU TENHO QUE FAZER AQUI UM PONTO SOBRE OS COMENTÁRIOS RÁPIDOS QUE ESTOU APRESENTANDO, EMBORA DESEJASSE A LONGAR-ME COMO MERECEM A EXCELENÇA DO TRABALHO APRESENTADO, MAS SOU FORÇADO, AQUI, A FAZER PONTO FINAL, EXPRESSANDO AO NOBRE AMIGO DR. SOUZA LIMA AQUELE MESMO ENTUSIASMO, AQUELA MINHA ADMIRAÇÃO DE SEMPRE PELA EXCELENÇA DE SEU TRABALHO.

A TODOS OS SENHORES EU QUERO NAQUELA CLASSICA OBSERVAÇÃO DIÁRIA, RESSALTAR A VALIA DA CONTRIBUIÇÃO FEITA E EXPRESSAR O RECONHECIMENTO DA DIREÇÃO DESTES TRABALHOS, CONVIDANDO-OS PARA UMA REUNIÃO, DENTRO DESSE MESMO ESPIRITO DE EXCELENTE COLABORAÇÃO, PARA A PROXIMA 2ª FEIRA ÀS 10 HORAS. A TODOS MUITO OBRIGADO. ESTÁ ENCERRADA A SESSÃO.



5a. SESSÃO

Realizada em 16 de Agosto  
de 1948



5 a. S E S S Ã O

REALIZADA NO DIA 16-8-48

PRESIDÊNCIA : — Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá  
Engº Sebastião Guaracy do Amarante

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Yêdo Fiuza  
Engº Virgínio Santa Rosa

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

Engº Ubaldo Lobo

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Engº Benjamin Magalhães de Oliveira  
Professor José de Castro

RÉDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompilio da Rocha

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Engº Francisco Coutinho

VIAÇÃO FERREA RIO GRANDE DO SUL

Eng<sup>o</sup> Christiano Ehlers  
Eng<sup>o</sup> Mario G. Reis  
Eng<sup>o</sup> Atila do Amaral

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ESTRADA  
DE FERRO ILHEUS A CONQUISTA

Eng<sup>o</sup> Nelson Spinola Teixeira

E. F. ARARAQUARA E E. F. MONTE ALTO

Eng<sup>o</sup> Fernando Vincent

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Eng<sup>o</sup> Alarico L. Silveira

GREAT WESTERN

Eng<sup>o</sup> Manoel de Souza Leão  
Eng<sup>o</sup> José Luiz Baptista

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Eng<sup>o</sup> Ruy Costa Rodrigues  
Eng<sup>o</sup> Arthur Ferreira Sobrinho

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng<sup>o</sup> Benjamin Magalhães de Oliveira

LEOPOLDINA RAILWAY

Eng<sup>o</sup> Alcides Lins

REDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

Cel José Machado Lopes

SECRETÁRIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

**Dr. ARTHUR CASTILHO** : ESTÁ INSTALADA A SESSÃO. QUERO AGRADECER A PRESENÇA DO DIGNO DELEGADO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO, DR. COSTA MIRANDA, NA PRESENTE REUNIÃO.

ESTAMOS, HOJE, NA PARTE FINAL DE UMAS REUNIÕES, DE ACÓRDO COM O TEMÁRIO, QUE FOI INTEGRALMENTE CUMPRIDO ATÉ ESTA DATA, NO CAPÍTULO REFERENTE À ADMINISTRAÇÃO CENTRAL, RESTANDONOS TRATAR DA PARTE REFERENTE AO PESSOAL, CUJAS CONCLUSÕES SOBRE OS ESTUDOS JÁ REALIZADOS, FORAM TRANSFERIDAS PARA O FINAL DESTES CAPÍTULOS DO TEMÁRIO.

COMO CONSTA DAS DIVERSAS CONCLUSÕES A PARTE RELATIVA AO PESSOAL FOI CUIDADOSAMENTE ABORDADA, EM TODOS OS DEPARTAMENTOS JÁ EXAMINADOS, NOS ASPECTOS ESSENCIAIS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, DENTRO DO LIMITE DAS DISPONIBILIDADES DE CADA UMA DAS ESTRUTURAS.

AGORA TEREMOS QUE TRATAR DA QUESTÃO DE PESSOAL EM FACE DA LEGISLAÇÃO ATUAL E ESTE PROBLEMA SE REVESTE DE UM ASPECTO BASTANTE DELICADO, E O MINISTÉRIO DO TRABALHO, COM A MÁXIMA BOA VONTADE SE PRESTOU A DAR A SUA MUITO VALIOSA COLABORAÇÃO POR INTERMÉDIO DO SEU ILUSTRADO DELEGADO DR. COSTA MIRANDA. A SITUAÇÃO DIFÍCIL QUE SE NOS APRESENTA, EM RELAÇÃO À LEGISLAÇÃO TRABALHISTA, DE TODO O PESSOAL FERROVIÁRIO, RESIDE, PRINCIPALMENTE, NA DIFERENCIAÇÃO DE TRATAMENTO, QUE EXISTE, QUANDO SE TRATA DAS FERROVIAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E QUANDO SE ANALISA A SITUAÇÃO DAS FERROVIAS DE ADMINISTRAÇÃO PARTICULAR.

COMO A MÃO DE OBRA ESTÁ PESANDO GRANDEMENTE NA PRODUÇÃO DO CUSTO UNITÁRIO, É DEVERAS INTERESSANTE A ANÁLISE DESSA SITUAÇÃO ESPECIAL, JUNTAMENTE COM RELAÇÃO À ADMINISTRAÇÃO PARTICULAR, QUE PRECISA ATENDER A UMA SÉRIE DE OBRIGAÇÕES, INCLUSIVE A NECESSIDADE DE UMA JUSTA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL, QUE NO BRASIL, NAS ÚLTIMAS DÉCADAS, RARAMENTE TEM SIDO ATINGIDAS.

ESSES ASSUNTOS TÊM SIDO CUIDADOSAMENTE ESTUDADOS PELAS DIVERSAS ADMINISTRAÇÕES DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, SOB O REGIME DE ADMINISTRAÇÃO DE CAPITAL PRIVADO, EM COLABORAÇÃO COM O MINISTÉRIO DO TRABALHO, EM DIVERSAS OCASIÕES, E ISOLADAMENTE JUNTO À REPARTIÇÃO FISCALIZADORA, EM MUITÍSSIMOS CASOS.

NESTAS CONDIÇÕES, DOU A PALAVRA AO DR. ALCIDES LINS, QUE FOI A PESSOA QUE DESIGNAMOS PARA TRATAR INICIALMENTE DO CASO.



Dr. ALCIDES LINS

The Leopoldina Railway

SR. PRESIDENTE. SR. DR. COSTA MIRANDA. DIGNO REPRESENTANTE DO MINISTÉRIO DO TRABALHO. MEUS COLEGAS.

EU COSTUMO DISTINGUIR DOIS GRUPOS DE ORADORES. UM, DAQUELES QUE FALAM MELHOR, EXPONTANEAMENTE, E OUTRO DAQUELES QUE ESCREVEM PORQUE PRECISAM DO SILÊNCIO E DA MEDITAÇÃO PARA EXPRESSAR O QUE DESEJAM. EU, EM GERAL, PREFIRO ESCREVER, MAS PARA A REUNIÃO DE HOJE, NÃO TIVE TEMPO DE ESCREVER E PREFERI, MESMO, ABORDAR O ASSUNTO SEM SER ANTECIPADAMENTE ESCRITO, PORQUE A PALAVRA SIMPLES, PURAMENTE ORAL, EM GERAL É MELHOR OUVIDA. É OUVIDA COM MAIS ATENÇÃO E SE PRESTA MELHOR PARA FIXAR AS VARIAÇÕES E AS REPERCURSSÕES PROJETADAS NO AMBIENTE.

ESSE PROBLEMA, CONFORME O SR. PRESIDENTE ACABA DE FOCALIZAR, TEM, PARA MIM, DOIS ASPECTOS. NÃO SABE SE DEVERIA SEGUIR NO QUESTIONÁRIO ESTABELECIDO NO PROGRAMA OU SE SERIA MELHOR ABORDAR DE MODO ESPECIAL AS DISPOSIÇÕES LEGAIS QUE AFETAM A EFICIÊNCIA DO TRABALHO FERROVIÁRIO. ENTRETANTO, PARA NÃO RETARDAR O ASSUNTO, VOU FOCALIZAR CINCO PONTOS PRINCIPAIS DA QUESTÃO, A SABER: - AS CARTEIRAS PROFISSIONAIS - O PRAZO PARA PAGAMENTO DO PESSOAL FERROVIÁRIO - AS ESCADAS EM ESTAÇÕES DE SUBURBIO, ESTAÇÕES QUE DEVEM TRABALHAR DURANTE VINTE E QUATRO HORAS - O PESSOAL DE CATEGORIA C - HORÁRIO DE TELEGRAFISTAS.

A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO DETERMINA, QUANTO AS CARTEIRAS PROFISSIONAIS, O SEGUINTE:

" ART. 53 - O EMPREGADOR QUE RECEBER A CARTEIRA PARA ANOTAR E A RETIVER POR MAIS DE 48 HORAS, FICARÁ SUJEITO À MULTA DE \$ 200,00 A \$ 1 000,00".

QUER DIZER, A LEI NOS DA QUARENTA E OITO HORAS PARA RECEBERMOS UMA CARTEIRA PROFISSIONAL E DEVOLVÊ-LA ANOTADA.

ISSO PARA AS ESTRADAS DE FERRO É PARTICULARMENTE DI-

FÍCIL PORQUE AS ESTRADAS DE FERRO, EM GERAL, POSSUEM MILHARES DE FERROVIÁRIOS; E NÃO PODEM FACULTAR A QUALQUER UM O LANÇAMENTO DAS ANOTAÇÕES, AS QUAIS PRECISAM SER CONCERTADAS PARA TER UNIFORMIDADE, OBEDECENDO DE FATO A LEGISLAÇÃO E SEGUINDO A ORIENTAÇÃO FIXADA PELAS COMPANHIAS OU PELOS TRIBUNAIS. SE A INCUMBÊNCIA FOR DADA A QUALQUER FUNCIONÁRIO O SERVIÇO FICARÁ ABSOLUTAMENTE ANARQUISADO.

DESSA FORMA AS ESTRADAS DIFICILMENTE PODEM CUMPRIR ESSA OBRIGAÇÃO. NA TOTALIDADE DAS VEZES É IMPOSSÍVEL OBEDECER A ESSE PRECEITO.

O SEGUNDO PONTO QUE EU QUERIA TRATAR AQUI É O QUE SE REFERE AO PRAZO DE PAGAMENTO. DISPÕE O ARTº 459, EM UM PARÁGRAFO ÚNICO:

"QUANDO O PAGAMENTO HOUVER SIDO ESTIPULADO POR MÊS, DEVERÁ SER EFETUADO NO MAIS TARDAR ATÉ O DÉCIMO DIA ÚTIL DO MÊS SUBSEQUENTE AO VENCIDO. QUANDO TIVER SIDO ESTIPULADO POR QUINSENA, OU POR SEMANA, DEVERÁ SER EFETUADO ATÉ O QUINTO DIA ÚTIL".

ESSE DISPOSITIVO NÃO ESTÁ SENDO APLICADO NAS ESTRADAS DE FERRO. ELE SAIU PUBLICADO, A PRIMEIRA VEZ, EU PENSO QUE NA LEI DE SALÁRIO MÍNIMO E ERA MINISTRO DO TRABALHO O DR. WALDEMAR FALCÃO. FUI PROCURÁ-LO E EXPUS-LHE AS DIFICULDADES, MOSTRANDO QUE ERA IMPOSSÍVEL À ESTRADA DE FERRO RECEBER AS FOLHAS DE PAGAMENTO DO PESSOAL, DISTRIBUIDO POR TODAS AS SUAS LINHAS E EXAMINAR, FISCALIZAR ESSAS FOLHAS, E IMEDIATAMENTE DISTRIBUI-LAS PARA PAGAMENTO ATÉ O FIM DA LINHA, NO PRAZO ESTIPULADO. ELE, ENTÃO, CONCORDOU CONOSCO EM DAR O PRAZO ATÉ O 25º DIA ÚTIL DO MÊS.

NAQUELA OCASIÃO, PARA A GREAT WESTERN, COM 1 758 KM, - ISSO FOI, ANTES DE 1 937, SE NÃO ME ENGANO, O PRAZO ERA 19 DIAS; PARA A LEOPOLDINA RAILWAY, COM 3 820 KM, DE 25 DIAS; PARA A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, 16 DIAS; PARA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO, 19 DIAS; E PARA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA 22 DIAS, SEGUNDO FICOU COMBINADO COM O SR. MINISTRO DO TRABALHO. ELE, POR MEIO DE UMA CIRCULAR INTERNA, A FISCALIZAÇÃO MANDOU QUE SE RESPEITASSEM AQUELES PRAZOS, O QUE SE DÁ ATÉ HOJE. DE MANEIRA QUE AS ESTRADAS NÃO TÊM SIDO INCOMODADAS PELO MINISTÉRIO DO TRABALHO, DIANTE DESSA CIRCULAR. MAS O FATO É QUE ELAS NÃO CUMPREM A LEI E, ESTE ANO,

O SINDICATO DA LEOPOLDINA RAILWAY, FEZ UMA GRANDE CAMPANHA EXIGINDO QUE O PAGAMENTO FOSSE FEITO ATÉ O 10º DIA ÚTIL, O QUE NÃO É ABSOLUTAMENTE POSSÍVEL.

A LEOPOLDINA RAILWAY, DEPOIS QUE MECANIZOU O SERVIÇO DE FOLHAS TEM CONSEGUIDO ABREVIAR MUITO O SEU PAGAMENTO E, MESMO, SUPRIMIR OS TRENS PAGADORES. ELA ORGANIZA FOLHAS PARCIAIS, POR ESTAÇÕES, ENVIA O NUMERÁRIO PELOS TRENS COMUNS E O SERVIÇO É FEITO PELO PRÓPRIO AGENTE DA ESTAÇÃO E, COM ISSO, NÃO SÓ A DESPESA É BASTANTE DIMINUIDA, COMO O TRABALHO É EXECUTADO MAIS RAPIDAMENTE. MAS, MESMO ASSIM, COMEÇANDO A FAZER O PAGAMENTO DE CERTAS CLASSES DE ESCRITURÁRIOS ANTES DO FIM DO MÊS, POIS FECHAMOS O PONTO DE TODOS NO MÁXIMO ATÉ O DIA 20 DO MÊS EM CURSO, SÓ CONSEGUIMOS COMPLETÁ-LO DEPOIS DO DIA 20 DO MÊS SEGUINTE.

ORA, SERIA MUITO NATURAL QUE A LEI SE ADAPTASSE A ESSA CIRCUNSTÂNCIA FORÇADA DO SERVIÇO FERROVIÁRIO. DE MANEIRA QUE ESSE É UM DOS PONTOS PARA O QUAL EU PEDIRIA A ATENÇÃO DO SR. REPRESENTANTE DO MINISTÉRIO DO TRABALHO.

AGORA ABORDAREI O CASO DA ESCADA PARA AS ESTAÇÕES DE SUBURBIOS, COM SERVIÇO DURANTE VINTE E QUATRO HORAS CONTINUAS.

A LEGISLAÇÃO DO TRABALHO ESTABELECE, NO ARTº 58, O TRABALHO DE OITO HORAS POR DIA. NO ARTº 62, LETRA B, FACILITA-SE CASO ASSIM O EXIJA O SERVIÇO, O TRABALHO ATÉ DEZ HORAS. O ARTº 61 ESTABELECE QUE, APÓS SEIS HORAS DE TRABALHO CONTINUO, DEVE HAVER UMA HORA DE REPOUSO. O ARTº 73 PARÁGRAFO 1º, ESTABELECE QUE O TRABALHO NOTURNO SERÁ CONTADO A 52 MINUTOS E 30 SEGUNDOS POR UMA HORA, O QUE EQUIVALE A IGUALAR-SE A SETE HORAS DURANTE A NOITE, CORRESPONDENDO A OITO HORAS DURANTE O DIA. ORA, NO SERVIÇO SUBURBANO, COMO ACONTECE NA CENTRAL DO BRASIL E NA LEOPOLDINA RAILWAY, AS ESTAÇÕES TÊM QUE FICAR ABERTAS VINTE QUATRO HORAS POR DIA. DE MANEIRA QUE, OBEDECENDO A ESSE RÉGIME DE ESTABELECEER SETE HORAS DURANTE A NOITE, SERIA PRECISO QUE PUDÉSSEMOS PARALIZAR O SERVIÇO DURANTE UMA HORA PARA REPEITAR EXATAMENTE A LEI. DANDO-SE ESSA HORA DE DESCANSO, SERIAMOS FORÇADOS A ARRANJAR UMA PESSOA QUE, NAQUELE LOCAL, TRABALHASSE UMA HORA, O QUE, NUNCA É POSSÍVEL E, FICANDO O EFETIVO, TERIA ELE NOVE HORAS DE TRABALHO E NÃO OITO HORAS, HÁ, AINDA, OUTRO DISPOSITIVO, O DO ARTº 245, QUE DIZ:

"O HORÁRIO NORMAL DE TRABALHO DOS CABINEIROS NAS ESTAÇÕES DE TRÁFEGO INTENSO, NÃO EXCEDERÁ DE OITO HORAS E DEVERÁ

SER DIVIDIDA EM DOIS TURNOS COM INTERVALO NÃO INFERIOR A UMA HORA DE REPOUSO, NÃO PODENDO NENHUM TURNÓ TER DURAÇÃO SUPERIOR A CINCO HORAS, COM UM PERÍODO DE DESCANSO ENTRE DUAS JORNADAS DE TRABALHO DE QUATORZE HORAS CONSECUTIVAS".

MAS A PRÁTICA TEM DEMONSTRADO QUE, NAS ESTAÇÕES COM 24 HORAS DE TRABALHO CONTINUADO, NÃO É POSSÍVEL OBEDECER O REGIME DE OITO HORAS, COM TURNOS QUE NÃO EXCEDEU DE CINCO HORAS, COMO MANDA A LEI, COM INTERVALO NÃO INFERIOR A UMA HORA PARA DESCANSO E, AINDA, COM DESCANSO ENTRE DUAS JORNADAS DE QUATORZE HORAS DE TRABALHO.

NÃO HÁ MODO ALGUM DE ORGANIZAR ESCALAS DE SERVIÇO QUE POSSAM OBEDECER AO PRINCIPIO DETERMINADO PELA LEI E ESSA DIFICULDADE É GRANDE PORQUE ABRANGE TODO O PESSOAL QUE TRABALHA EM ESTAÇÕES DE SUBURBIO E DEVE-SE NOTAR, TAMBÉM, QUE NÃO SÓ ENCARRECE ESSE SERVIÇO COMO CRIA DIFICULDADES PARA QUE SE MANTENHA PESSOAL HABILITADO NESSE SERVIÇO.

O DESCANSO DE 14 HORAS VAI INFLUIR MUITO TAMBÉM, QUANTO AO PESSOAL DE TRENS. TODOS SABEM QUE AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO TEM RAMAIS EM QUE OS TRENS, EM GERAL, CHEGAM À NOITE PARA BEM SERVIR AS REGIÕES E SAEM NA MADRUGADA SEGUINTE, PORQUE SÃO LINHAS LONGAS COM PEQUENAS DENSIDADES DE TRÁFEGO, SERVIDAS POR TRENS QUE TEM UM LONGO PERCURSO. ORA, O PESSOAL, EM GERAL VAI CHEGAR, QUANDO NÃO HOUVER ATRAZO ÀS NOVE OU NOVE E MEIA HORAS DA NOITE NESSÉS PONTOS EXTREMOS. ATÉ LARGAR O TREM, ABAFAR O FOGO DA MÁQUINA, UMA COISA E OUTRA, GASTA-SE MAIS MEIA HORA, E O EMPREGADO FICARÁ DISPENSADO SÔMENTE DEPOIS DE DEZ HORAS, DEVENDO SAIR NA MADRUGADA, DONDE SE CONCLUE NÃO SER POSSÍVEL MANTER EM REGIME CONTINUADO DE ONZE OU QUATORZE HORAS ENTRE DOIS PERÍODOS DIÁRIOS DE SERVIÇO.

QUANDO SURGIRAM AS LEIS SOCIAIS AQUI NO BRASIL, AS ESTRADAS DE FERRO JÁ ERAM CENTENÁRIAS E SEMPRE TIVERAM O SEU PESSOAL TRABALHANDO E NUNCA SERVIRAM PARA ESGOTAR FISICAMENTE O SEU PESSOAL. O QUE SEMPRE SE FEZ FOI CONCEDER UM DESCANSO MAIOR, QUE COMPENSASSE O ESFORÇO PROLONGADO DURANTE CERTO PERÍODO, SEM QUE, COM ISSO, O SERVIÇO FICASSE PERTURBADO. CONCILIAVA-SE O INTERESSE DA ESTRADA COM O DO SEU EMPREGADO.

PARA BEM PODER CUMPRIR A CONSOLIDAÇÃO SERIA PRECISO A MANUTENÇÃO DE EQUIPES DE MODO QUE, CHEGADO UMA, OUTRA ESTIVESSE A POSTOS PARA O REGRESSO DO TREM E ISSO DETERMINARIA A ES-

TRADA A OBRIGAÇÃO DE POSSUIR QUASI O DOBRO DO PESSOAL QUE POSSUE. E ESSE PESSOAL TAMBÉM FICARIA SACRIFICADO EM SEU PERÍODO DE DESCANSO, E SOBRECARREGADO COM DESPESAS DE HOTEL, DESPESAS FÓRA DO LAR, SENDO DE NOTAR QUE, EM GERAL, ELAS QUEREM DES-CANSAR, NA PRÓPRIA CASA, INDO E REGRESSANDO NO MESMO TREM PARA CONSEGUIREM O DESCANSO JUNTO DA FAMÍLIA.

DE MANEIRA QUE ESSES DISPOSITIVOS LEGAIS, QUE EU ESTOU CITANDO, DIFICULTOU MUITO A ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO, PRINCIPALMENTE NOS LOCAIS ONDE ELE É FORÇADAMENTE OU OBRIGATORIAMENTE DE VINTE E QUATRO HORAS DIÁRIAS.

QUANTO AO PESSOAL DE CATEGORIA C, QUE É O PESSOAL DE EQUIPAGEM DE TRENS, GUARDA-FREIOS, BAGAGENS, CHEFE DE TRENS, MÁQUINISTAS E FOGUISTAS, PELA PRIMITIVA LEI QUE REGULAMENTOU O SERVIÇO DOS FERROVIÁRIOS; O TRABALHO ERA DE NOVENTA E SEIS HORAS EM CICLO DE QUATORZE DIAS. ERA O SERVIÇO DIVIDIDO EM MÉDIA DE OITO HORAS POR DIA, MAIS O SERVIÇO DISTRIBUIDO EM QUATORZE DIAS E, SE UM DIA O TRABALHO ERA MAIS INTENSO, NOUTRO ELE ERA MUITO MENOR COM A OBRIGAÇÃO, PORÉM, AO TRABALHO DIÁRIO.

A CONSOLIDAÇÃO, PARECE-ME TER OUVIDO DO SR. REPRESENTANTE DA PAULISTA, QUE INFELIZMENTE NÃO ESTÁ PRESENTE, SUPRIMIU ESSE REGIME DE CICLOS, COM A ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PELA MÉDIA DE OITO HORAS DE TRABALHO POR DIA DE VINTE QUATRO HORAS.

ISSO TRAZ DIFICULDADES ENORMES, PORQUE AS ESTRADAS SÃO OBRIGADAS A FAZER PARTIR TRENS NOTURNOS. O PESSOAL ENTRA DES-CANSADO Nesses trens às oito ou dez horas da noite e, ATÉ MEIA NOITE, SÓ PODE TRABALHAR, NO MÁXIMO, QUATRO HORAS, E QUERENDO QUE A HORA ZERO DO DIA SEGUINTE SEJA UMA NOVA HORA. ISSO AUMENTA EXTRAORDINARIAMENTE AS DESPESAS E OCASIONA, TAMBÉM, VÁRIOS ATRITOS, PORQUE O PESSOAL RECLAMA SEMPRE. CONVERSANDO, CALMAMENTE COM OS CHEFES, O PRÓPRIO PESSOAL RECONHECE QUE É IM-POSSÍVEL ORGANIZAR O SERVIÇO NAS CONDIÇÕES DETERMINADAS PELA LEI.

A PAULISTA DEU, DE FATO, SEGUNDO CONSTA DO PRÉAMBULO DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, A INFORMAÇÃO AO MINISTRO, QUE MOTIVOU A MEDIDA, MAS, FINDA A GUERRA, FOI ELA MESMA A PRIMEIRA QUE PEDIU A VOLTA AO REGIME DE CICLOS. O MINISTRO MENSONÇA LIMA FEZ PRIMEIRO PARA ELA E DEPOIS PARA OUTRAS, ATÉ QUE SE ESTABELECEU EM DECRETO LEI, DURANTE A DURAÇÃO DA GUERRA, O REGIME DE CICLOS PORQUE NESSE REGIME NINGUÉM É PREJUDICA-

DO E TODOS PROCURAM TRABALHAR NORMALMENTE, DE ACÔRDO COM AS EXIGÊNCIAS DO SERVIÇO. INFELIZMENTE O OUTRO REGIME NÃO SE ADAPTA ÀS EXIGÊNCIAS DO SERVIÇO FERROVIÁRIO, PRINCIPALMENTE ENTRE NÓS.

O SR. NEELE MANDOU LEVANTAR UMA PEQUENA ESTATÍSTICA SOBRE HORAS TRABALHADAS, COM RELAÇÃO A MAQUINISTAS, POR ONDE SE VERIFICA QUE, EM 1943, EM GERAL, FORAM TRABALHADAS OITENTA E UM MIL POR MÊS E, EXTRAORDINÁRIAS QUARENTA MIL HORAS, ISTO É, QUARENTA E NOVE POR CENTO DE HORAS EXTRAORDINÁRIAS. EM 1944, FORAM TRABALHADAS OITENTA E SETE MIL HORAS, EM GERAL E TRINTA E SEIS EXTRAORDINÁRIAS, TENDO DIMINUIDO UM POUCO. EM 1945, O TRABALHO FOI DE OITENTA MIL HORAS E TRINTA E SEIS MIL EXTRAORDINÁRIAS. DEPOIS DA CONSOLIDAÇÃO ESTÁ SE ELEVANDO A CINCOENTA MIL HORAS EXTRAORDINÁRIAS E ESTAMOS, ATUALMENTE, COM UMA MÉDIA DE QUARENTA MIL EXTRAORDINÁRIAS POR MÊS.

ASSIM, A QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS KM. POR HORA DE SERVIÇO, QUE EM 1943 FOI DE 7,57, PASSOU DEPOIS, PARA 7,40 - 7,69 - 7,90. AGORA ESTÁ CAINDO JUSTAMENTE PORQUE ESSE REGIME ESTIMULA O ATRAZO DO TREM.

• TODO VIAJANTE HOJE SE QUEIXA QUE, SEM NENHUM MOTIVO O TREM CHEGA NA ESTAÇÃO E PARA. NÃO ESTÁ CARREGANDO COISA ALGUMA E NINGUÉM EXPLICA DIREITO, MAS O FATO É QUE ELE DEMORA A SAIR E ISTO SE DÁ JUSTAMENTE POR CAUSA DA QUESTÃO QUE ESTÁ FOCALIZANDO.

O PERCURSO QUILOMÉTRICO MÉDIO, POR LOCOMOTIVA-DIA, ERA, NO PERÍODO DE 1926 A 1935 DE 146 KM.; EM 1947, PASSOU A SER DE 141,9 KM., ISTO É, CAIU CERCA DE 4 KM.

CADA HORA DE LOCOMOTIVA A VAPOR CUSTA, PRATICAMENTE, CEM CRUZEIROS EM COMBUSTÍVEL E QUARENTA E CINCO CRUZEIROS EM ORDENADO DE PESSOAL. DAÍ O PREJUÍZO E O ATUAL REGIME PARA O PESSOAL DA CATEGORIA C, PROCURANDO AUMENTAR OS EXTRAORDINÁRIOS, É TAMBÉM EXCESSIVAMENTE PREJUDICIAL AO SERVIÇO PÚBLICO, PORQUE OS TRENS SE ATRAZAM INUTILMENTE, OS VIAJANTES SE CANSAM, MULTIPLICAM-SE AS RECLAMAÇÕES, AS MERCADORIAS FICAM COM O SEU TRANSPORTE MUITO DEMORADO, AO PASSO QUE, NO REGIME ANTIGO, DO DECRETO LEI Nº 279, PARECE-ME QUE ERA O REGIME DE CICLOS, - O SERVIÇO ESTAVA PERFEITAMENTE NORMALIZADO, COM MUITO MENOS IRREGULARIDADES NESSE SENTIDO, E EXECUTADO ECONOMICAMENTE MELHOR.

ASSIM, PENSAMOS QUE TAMBÉM ESSAS DISPOSIÇÕES DA CONSOLIDAÇÃO PRECISAM SER MODIFICADAS, VOLTANDO-SE, TALVEZ, AO REGIME DOS CICLOS, QUE PRODUZ RESULTADO MAIS SATISFATORIO.

PENSO QUE A GREAT WESTERN CONSEGUIU FAZER UM ACORDO COLLETIVO COM O SEU PESSOAL, PARA REMOVER ESSES DEFEITOS RESULTANTES DA APLICAÇÃO PURA E SIMPLES DOS DISPOSITIVOS DA CONSOLIDAÇÃO.

OUTRO PONTO QUE TAMBÉM NÃO PARECE JUSTO ÀS ESTRADAS DE FERRO É O QUE DIZ RESPEITO AOS TELEGRAFISTAS.

O ARTIGO 246 DA CONSOLIDAÇÃO ESTÁ REDIGIDO DA SEGUINTE FORMA:

" O HORÁRIO DE TRABALHO DOS OPERADORES TELEGRAFISTAS, NAS ESTAÇÕES DE TRÁFEGO INTENSO, NÃO EXCEDERÁ DE SEIS HORAS DIARIAS".

AÍ O QUE PARECE É QUE O LEGISLADOR QUERIA SE REFERIR A TRÁFEGO TELEGRÁFICO INTENSO, PORQUE UMA ESTAÇÃO PODERÁ TER TRÁFEGO INTENSO DE PASSAGEIRO E UM SERVIÇO TELEGRÁFICO QUASI NULO. OUTRAS TERÃO GRANDE TRÁFEGO DE MERCADORIAS PELO MOVIMENTO DE GRANDES TRENS E COM SERVIÇO TELEGRÁFICO TAMBÉM PEQUENO, PORQUE O SERVIÇO TELEGRÁFICO NÃO É UMA FUNÇÃO DA INTENSIDADE DE TRÁFEGO DA ESTAÇÃO. AQUI, POR ÊSTES DISPOSITIVOS, TEMOS DE AUMENTAR O NÚMERO DE TELEGRAFISTAS DE UMA ESTAÇÃO MAS O SERVIÇO TELEGRÁFICO SE LIMITA A DAR LICENÇA A POUCOS TRENS, POR DIA, PORQUE, PRINCIPALMENTE NA ZONA DA LEOPOLDINA NÃO SÓ A REDE DO TELEGRAFO NACIONAL, É EXTENSA COMO, TAMBÉM, PORQUE A REDE DA COMPANHIA TELEFÔNICA BRASILEIRA, É AMPLA, FAZENDO COM QUE O TRÁFEGO TELEGRÁFICO PARTICULAR, EXECUTADO PELA ESTRADA SEJA PRATICAMENTE NULO, EMBORA A ESTAÇÃO SIRVA A UM TRÁFEGO INTENSO.

SÃO ÊSSES OS PONTOS QUE ME PARECEM MAIS IMPORTANTES, SENHOR PRESIDENTE, PARECE-ME CONVENIENTE, COMO JÁ APROVOU A REUNIÃO DE DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO REUNIDA AQUI, NO ANO PASSADO, QUE SE ESTABELEÇA UM REGULAMENTO ESPECIAL PARA O SERVIÇO FERROVIÁRIO, PORQUE ELE TEM PECULIARIDADES PRÓPRIAS, ESPECIALISSIMAS, SOB VÁRIOS ASPECTOS. EVIDENTEMENTE ESSAS REGRAS GERAIS FIRMADAS NA CONSOLIDAÇÃO SE APLICAM MUITO BEM ÀS DEMAIS INDÚSTRIAS, FIXADAS NUMA LOCALIDADE E COM PEQUENO NÚMERO DE OPERÁRIOS, MAS NÃO PARECE QUE SE ADAPTE BEM ÀS ESTRADAS DE FERRO

RO.

PENSO, SENHOR PRESIDENTE, HAVER FOCALIZADO, COM ESTAS PALAVRAS, OS PRINCIPAIS ASPECTOS DO PROBLEMA DA APLICAÇÃO DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO NAS ESTRADAS DE FERRO E ESTA REI PRONTO A DAR QUALQUER INFORMAÇÃO SUPLEMENTAR NECESSÁRIA, SUBMETENDO O QUE DISSE AO CRITÉRIO, AO JULGAMENTO E À DECISÃO DOS NOBRES COLEGAS AQUI PRESENTES, QUE PODERÃO COMPLETAR ALGUM PONTO QUE ME HAJA ESCAPADO.

**Dr. Manoel Leão** - SENHOR PRESIDENTE, DR. COSTA MIRANDA, MEUS COLEGAS.

FAÇO MINHAS AS PALAVRAS DO DR. ALCIDES LINS, SÔBRE AS DIFICULDADES COM QUE SE DEFRONTA A LEOPOLDINA, QUE SÃO AS MESMAS DA GREAT WESTERN E DAS DEMAIS ESTRADAS DE FERRO PARTICULARES.

A QUESTÃO DAS CARTEIRAS PROFISSIONAIS, A QUESTÃO DO PAGAMENTO AO PESSOAL, A QUESTÃO DAS ESTAÇÕES QUE FICAM ABERTAS VINTE E QUATRO HORAS, A QUESTÃO DO TRABALHO DOS TELEGRAFISTAS, SÃO, DE FATO, AS QUE NOS ESTÃO TRAZENDO MAIORES DIFICULDADES.

QUANTO AO PESSOAL DA CATEGORIA C, NÓS CONSEGUIMOS REALIZAR UM ACÓRDO COLETIVO COM ESSE PESSOAL E ESSE ACÓRDO FOI POSSÍVEL PELO SEGUINTE MOTIVO: PORQUE O QUE DISPÕE A CONSOLIDAÇÃO E QUE É PREJUDICIAL AO SERVIÇO FERROVIÁRIO, É PREJUDICIAL, TAMBÉM, AOS EMPREGADOS QUANDO DETERMINA QUE A TRIPULAÇÃO DE UM TREM PODE SER SUBSTITUÍDA, APÓS OITO HORAS DE TRABALHO, POR UMA OUTRA TRIPULAÇÃO QUE NADA PERCEBERÁ PELO TEMPO EM QUE ESTIVER VIAJANDO ATÉ O LUGAR ONDE VAI TOMAR O SERVIÇO E A TRIPULAÇÃO QUE ENTREGA O SERVIÇO, TAMBÉM DEIXARÁ DE PERCEBER ENQUANTO VIAJAR DE REGRESSO. ORA, ESSE DISPOSITIVO NÃO PODE, DE FORMA ALGUMA, ATENDER AOS INTERESSES DO PESSOAL. UM CONDUTOR DE TREM PREFERIRÁ, SEMPRE, CONTINUAR A VIAGEM TRABALHANDO E GANHANDO, DO QUE VIAJAR COMO SIMPLES PASSAGEIRO. EM VISTA DISSO, COMO O DISPOSITIVO NÃO ATENDIA AOS INTERESSES NEM DO EMPREGADO, NEM DE EMPREGADORES, CONSEGUIMOS FAZER UM ACÓRDO CUJAS CLAUSULAS PRINCIPAIS E QUE INTERESSAM AO CASO, FIRMADAS EM CONTRATO COLETIVO ASSINADO POR MAIS DE DOIS TERÇOS DO PESSOAL DA CATEGORIA C E ACABA DE SER HOMOLOGADO PELO SR. MINISTRO DO TRABALHO, SÃO AS SEGUINTE:

"ARTIGO 1º - O REGIME DE TRABALHO DOS EMPREGADOS, PELOS

MESMOS PROPÓSTO, E ACEITO PELA EMPREGADORA, SERÁ DE NOVENTA E SEIS HORAS, NUM CICLO DE QUATORZE DIAS, RESPEITADAS AS FOLGAS SEMANAIS, SENDO CONSIDERADAS COMO EXTRAORDINÁRIAS, COM AUMENTO DE 25%, AS HORAS QUE ULTRAPASSAREM AS NOVENTA E SEIS DO CICLO, DE CONFORMIDADE COM O ESTABELECIDO NO DECRETO LEI 6 361 DE 22 DE MARÇO DE 1 944.

ARTIGO 2º - AS HORAS EXCEDENTES À DE DURAÇÃO NORMAL DE TRABALHO EFETIVO, A QUE SE REFERE O CITADO DECRETO LEI 6 361, ISTO É, O CHAMADO EXTRAORDINÁRIO DE DIA, SERÃO PAGAS COM OS SEGUINTE ACRÉSCIMOS: 25% NA PRIMEIRA HORA; 50% PARA A SEGUNDA; E 60% PARA AS SUBSEQUENTES.

ARTIGO 3º - PARA O NORMAL SERÁ CALCULADO DIVIDINDO-SE POR 200 O ORDENADO MENSAL".

OS DEMAIS ARTIGOS DO ACÔRDO NÃO INTERESSAM A ESSA QUESTÃO DOS CICLOS. TENDO EM VISTA QUE A LEI NÃO SATISFAZ NEM AO EMPREGADO, NEM AO EMPREGADOR, SERÁ FÁCIL OBTER UMA REFORMA MANTENDO-SE, MAIS OU MENOS, O QUE ESTAVA ANTERIORMENTE DISPOSTO NA LEI 279.

DE FATO, COMO MUITO BEM O DR. ALCIDES LINS FOCALIZOU, É QUASI IMPOSSÍVEL UM CONTRÔLE DE ATRAZO DE TRENS, QUANDO TODOS OS EMPREGADOS, TÔDA A TRIPULAÇÃO, É INTERESSADA NESSE ATRAZO PARA PERCEBER O EXTRAORDINÁRIO.

ESSES SÃO OS PONTOS PRINCIPAIS, NA PARTE REFERENTE À LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIA, QUE NÓS JULGAMOS DEVA SER OBJETO DE ENTENDIMENTOS COM AUTORIDADES DO MINISTÉRIO DO TRABALHO E, NATURALMENTE, PARA SEREM SUBMETIDOS POSTERIORMENTE À RESOLUÇÃO DO CONGRESSO.

- DR. ARTHUR CASTILHO-TEM A PALAVRA O DR. COSTA MIRANDA.



Dr. COSTA MIRANDA

Representante do Ministério do Trabalho,  
Indústria e Comércio

SENHOR PRESIDENTE. INICIALMENTE DEVO AGRADECER A V. EXCIA. A HONRA QUE ME CONCEDE, POSSIBILITANDO A MINHA PRESENÇA A ESTA REUNIÃO E DEVO, TAMBÉM, AGRADECER A ATENÇÃO QUE ME FOI AQUI DISPENSADA.

AS QUESTÕES FOCALIZADAS PELO SR. ENG<sup>o</sup> ALCIDES LINS E RATIFICADAS PELO SR. ENG<sup>o</sup> MANOEL LEÃO, SÃO QUESTÕES QUE MENOS DIZEM COM A SUBSTÂNCIA E DISPOSITIVO LEGAL, E MAIS COM O PROCESSO DE APLICAÇÃO.

PESSOALMENTE, EU LHES RECONHEÇO ABSOLUTA RAZÃO E, DENTRO DO MANDATO DE QUE ESTOU INVESTIDO, POSSO AFIRMAR O PROPÓSITO EM QUE SE ACHA O MINISTÉRIO DO TRABALHO, NO SENTIDO DE ENCAMINHAR A AUTORIDADE COMPETENTE, NO CASO O PODER LEGISLATIVO, O PROJETO DE LEI QUE VENHA SOLUCIONAR A QUESTÃO. O GRANDE VÍCIO PARECE RESULTAR DA IGUAL AÇÃO ENTRE O ESTABELECIMENTO INDUSTRIAL SITUADO EM REGIÃO URBANA, REPRESENTANDO UMA GRANDE CONCENTRAÇÃO E TRABALHANDO A PERÍODOS CERTOS, E O CARACTERÍSTICO MARCANTE DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE, COBRINDO LARGA REGIÃO, O QUE IMPORTA EM DIZER: PEDINDO A DISSEMINAÇÃO DO PESSOAL E A SISTEMATIZAÇÃO DE PELOTÕES QUE MANTENHAM, EM TEMPO ÚTIL, OS SERVIÇOS QUE CUMPRE À EMPRESA EXECUTAR.

É POR EXEMPLO, O CASO DAS CARTEIRAS PROFISSIONAIS QUE, PERFEITAMENTE EXEQUÍVEL EM ESTABELECIMENTO URBANO, NÃO SE APRESENTA DE MANEIRA FAVORÁVEL A SUA EXECUÇÃO AO LONGO DE UMA REDE QUE EXCEDA, DIGAMOS, DE 250 OU 300 KM. É O MESMO CASO NO QUE CON CERNE AO PAGAMENTO ATÉ AO 10<sup>o</sup> DIA ÚTIL E MUITO A VONTADE ME SINTO PARA FALAR A RESPEITO DO ASSUNTO, PORQUANTO, A DECISÃO DO SR. MINISTRO WALDEMAR FALCÃO, CITADA PELO SR. ENG<sup>o</sup> ALCIDES LINS, PROMANOU DO PRONUNCIAMENTO QUE LHE COUBE EMITIR, À FRENTE DO SERVIÇO DE ESTATÍSTICA, RESPONDENDO PELA EXECUÇÃO DA LEI DO SALÁRIO MÍNIMO, VISTO TER SIDO A PRIMEIRA QUE ESTABELECEU SEMELHANTE LIMITAÇÃO. ASSIM TAMBÉM O É NO QUE CON CERNE AO PERÍODO DE VINTE E QUATRO HORAS DE TRABALHO CONSECUTIVO. E, QUANTO À SUBSTITUIÇÃO DO REGIME DE ESCALONAMENTO PELO REGIME DE CICLOS, SÃO TÃO EVIDENTES, TÃO DEMONSTRÁVEIS, AS FALHAS DO REGIME QUE

SUBSTITUIU O REGULAMENTO APROVADO PELO DECRETO 279, QUE NENHUMA DÚVIDA, ABSOLUTAMENTE NENHUMA DÚVIDA, DEVA PEDURAR.

RESTARÁ QUANDO MUITO, SUSCETÍVEL DE INTERPRETAÇÃO, O CASO RELATIVO AO TRABALHO DOS TELEGRAFISTAS, EM QUE A LIMITAÇÃO EVIDENTEMENTE CONCERNE A VOLUME DE TRÁFEGO E NÃO A VOLUME DE FREQUÊNCIA TELEGRÁFICA, UMA VEZ QUE É BÁSICO QUE A DURAÇÃO DO PERÍODO DE TRABALHO, CORRESPONDENDO AO CÁLCULO NORMAL DE DISPONIBILIDADES QUE O HOMEM POSSA DISPENDER, ESTÁ EM FUNÇÃO DA MASSA DE OBRIGAÇÕES A QUE ATENDEM E NÃO DA SIMPLES LOCALIZAÇÃO EM QUE SE EFETUA. ESSA QUESTÃO É SUSCEPTÍVEL DE INTERPRETAÇÃO E AS DEMAIS NECESSITAM, EVIDENTEMENTE, DA CORREÇÃO PELO PODER LEGISLATIVO. SÃO DISPOSITIVOS DE LEI E SOMENTE POR LEI PODERÃO SER MODIFICADOS E ACREDITO QUE O SEJAM COM A AUTORIDADE QUE LHE DARÁ A PROPOSTA DESTA REUNIÃO, COM O APOIO QUE CERTAMENTE NÃO LHE NEGARÁ O MINISTÉRIO ORIENTADO NO SENTIDO DE DAR O EMBASAMENTO ECONÓMICO AO TEXTO VERBAL DA LEGISLAÇÃO E, SOBRETUDO, COM O RECONHECIMENTO E A DEMONSTRAÇÃO DE QUE A MELHORIA, LONGE DE TRAZER QUALQUER LIMITAÇÃO AO DIREITO DO EMPREGADO OU AO DIREITO DO EMPREGADOR, VEM, ASSENTANDO EM PROCESSO MAIS CONDIZENTE, FORTALECÊ-LOS PELA REMOÇÃO DOS PONTOS DE ATRITOS QUE PODEM HOJE, INFELIZMENTE, A CADA INSTANTE, COMPROMETER A HARMONIA EM QUE REPOUSA A POSTERIDADE DA EMPRESA.

NÃO SEI, SR. PRESIDENTE, SE AS MINHAS PALAVRAS SÃO BASTANTE CLARAS E SATISFAZEM AO ILUSTRE AUDITÓRIO, TODAVIA, SE QUALQUER DÚVIDA PERDURAR, DENTRO DA LIMITAÇÃO DOS MEUS ESFORÇOS, LIMITAÇÃO TÃO BEM EVOCADA PELO SR. ENGR ALCIDES LINS, QUANDO ORIGINARIAMENTE DISTINGIU ENTRE O HOMEM QUE SABE FALAR E O HOMEM QUE SABE FALAR PORQUE SOUBE PRIMEIRAMENTE ESCREVER, EU ESTAREI INTEIRAMENTE À DISPOSIÇÃO DE V. EXCIA.

Dr. ARTHUR CASTILHO - AGRADEÇO, MUITO SINCERAMENTE, A COLABORAÇÃO DO DR. COSTA MIRANDA. A SUA ORAÇÃO FOI BRILANTÍSSIMA E MOSTROU AQUELA BOA VONTADE QUE TANTO DESEJAVAMOS PARA A SOLUÇÃO DESTES PROBLEMAS EM QUE PODEM PERFEITAMENTE SER HARMONIZADOS OS PRINCÍPIOS PLEITEADOS PELAS ESTRADAS DE FERRO, NA SUA ORGANIZAÇÃO DE SERVIÇOS, E AQUELA ATUAÇÃO QUE CABE AO MINISTÉRIO DO TRABALHO NA DEFESA DO DIREITO DOS TRABALHADORES.

SUBMETO O CASO AOS SENHORES, AFIM DE SABER SE ESTARÃO DE ACÓRDO EM ACEITAR COMO RESOLUÇÃO DESTA REUNIÃO DE HOJE, QUE SEJAM LEVADAS ESSAS REIVINDICAÇÕES À DELIBERAÇÃO DO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, PARA O NECESSÁRIO ENCAMINHAMENTO AO SEU COLEGA DA PASTA DO TRABALHO, NO SENTIDO DE POSTERIORMENTE SER

OBTIDO O ANDAMENTO DO PROJETO RESPECTIVO AO PODER LEGISLATIVO. OS SRs. QUE CONCORDAM COM ESTA PROPOSTA, QUEIRAM CONSERVAR AS SUAS POSIÇÕES.

UNÂNIMEMENTE APROVADA, CABE-ME APRESENTAR AO DR. COSTA MIRANDA OS NOSSOS SINCEROS AGRADECIMENTOS PELA SUA ATUAÇÃO E PELA BOA DISPOSIÇÃO MOSTRADA EM NOS AUXILIAR, DANDO-NOS, ASSIM, A ESPERANÇA, A CERTEZA MESMO, DE QUE S.S., NO SEU SETOR NO MINISTÉRIO DO TRABALHO, NOS AUXILIARÁ NA CONSECUÇÃO DESSAS NOSSAS REIVINDICAÇÕES. MUITO AGRADECIDO AO DR. COSTA MIRANDA.

TINHAMOS CONSAGRADO A SESSÃO DE HOJE ESPECIALMENTE À DISCUSSÃO DESSE ASSUNTO. ESPERAVAMOS UM PROLONGAMENTO DOS TRABALHOS ATÉ MAIS TARDE, PORQUE PENSAMOS QUE O ASSUNTO PUDESSE TRAZER MAIOR CONTROVERSIA AO SER DEBATIDO, MAS, COM GRANDE SURPRESA DA MINHA PARTE, COM GRANDE CONTENTAMENTO, VEJO QUE O ASSUNTO PODE PERFEITAMENTE TERMINAR DENTRO DE DIRETRIZES BEM DEFINIDAS E QUE TERÃO A RÁPIDA E ESPERADA SOLUÇÃO FAVORÁVEL. PORISSO, NA SESSÃO DE HOJE, TRAGO MAIS UMA VEZ OS AGRADECIMENTO AOS NOBRES COLEGAS, REITERANDO O AGRADECIMENTO AO DR. COSTA MIRANDA E PEDINDO-LHE TAMBÉM, QUE LEVE AO SR. MINISTRO DO TRABALHO AS EXPRESSÕES DAS NOSSAS HOMENAGENS E DA NOSSA GRATIDÃO PELO PRECIOSO AUXÍLIO QUE S. EXCIA. PÔS A NOSSA DISPOSIÇÃO, AUXÍLIO QUE ESTÁ PERFEITAMENTE ENQUADRADO NESTE SENTIDO DE HARMONIZAR A SOLUÇÃO DENTRO DO ESPÍRITO DE BENEFÍCIO GERAL.

- Cel. J. Machado Lopes - SENHOR PRESIDENTE. EU DESEJO JAVA PROPÔR O SEGUINTE:

QUE NESTA PROPOSIÇÃO, QUE SE LEVARÁ AO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO, COMO CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DE HOJE, TAMBÉM FOSSE ASSEGURADO AO EMPREGADO O CONFÓRTO QUE ELE DEVE TER. ASSIM, POR EXEMPLO; O PERÍODO DE CICLOS E A QUESTÃO DAS VIAGENS REDONDAS, EXIGEM QUE AS GUARNIÇÕES PERMANEÇAM EM REPOUSO UMAS OITO HORAS, PELO MENOS, NO LOCAL DO DESTINO. DEVEM AS ESTRADAS COMPROMETEREM-SE, AO ESTABELECIMENTO, NOS FINAIS DE LINHA, DE CASAS PARA PERNOITE, COM TODO O CONFÓRTO E HIGIENE, O QUE AINDA NÃO FOI CONCRETIZADO, PELO MENOS QUANTO À LEOPOLDINA RAILWAY E QUANTO À REDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA. ESSA É A MINHA PROPOSIÇÃO.

- Dr. ARTHUR CASTILHO - ESTÁ EM DISCUSSÃO A PROPOSIÇÃO DO CEL. MACHADO LOPES.

- Dr. ALCIDES LINS - EU NÃO TRATEI AQUI DESSE ASSUNTO

PRELIMINARMENTE, PORQUE ÊLE JÁ CONSTAVA DAS DEMAIS RESOLUÇÕES PRELIMINARES APROVADAS.

- Dr. ARTHUR CASTILHO-EM ADITAMENTO ÀS INFORMAÇÕES DO DR. ALCIDES LINS, EU TENHO O PRAZER DE INFORMAR AO CEL. MACHADO LOPES QUE, NAS PROPOSIÇÕES REFERENTES À PARTE DE TRÁFEGO, FOI APROVADA A SEGUINTE CONCLUSÃO:

"PELO ADQUADO ALOJAMENTO E ASSISTÊNCIA À FAMÍLIA DO PESSOAL DAS ESTAÇÕES, ARMAZENS, PÁTIOS E MOVIMENTO, ELEMENTOS DE GRANDE VALIA NO AUMENTO DA PRODUÇÃO INDIVIDUAL OU COLETIVA, DEVEM SER INTENSIFICADAS AS MEDIDAS ESSENCIAIS A EXPANSÃO DAS OBRAS DO SERVIÇO".

É UMA CONCLUSÃO JÁ APROVADA. EM TODO O CASO, NÓS FAZEMOS MENÇÃO COMO PEDE O CEL. MACHADO LOPES NA ATUAL PROPOSIÇÃO. OS SRS. QUE ESTÃO DE ACÔRDO COM A PROPOSIÇÃO DO CEL. MACHADO LOPES, QUEIRAM CONSERVAR SUAS POSIÇÕES. ESTÁ APROVADA.

Desejam, ainda, fazer uso da palavra? NÃO HAVENDO MAIS QUEM QUEIRA FAZER USO DA PALAVRA, EU AGRADEÇO A TODOS A COLABORAÇÃO DISPENSADA E DECLARO ENCERRADA A SESSÃO.

6a. SESSÃO

Realizada em 17 de Agosto  
de 1948



6a. SESSÃO

REALIZADA NO DIA 17-8-48

PRESIDÊNCIA :— Engº Arthur Pereira de Castilho

LISTA DE PRESENÇA

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

Engº Virginio Santa Rosa  
Engº Yêdo Fiuza

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES

Engº Edmundo Brandão Pirajá  
Engº Sebastião Guaracy do Amarante

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

Gal. Durival de Brito e Silva

LEOPOLDINA RAILWAY

Snr. G. B. F. Neele  
Engº Alcides Lins

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Engº A. de Brito Pereira  
Engº Joaquim Silva Freire Bocayuva

REDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA

Cel. José Machado Lopes

REDE VIAÇÃO CEARENSE

Engº Hugo Rocha

ESTRADA DE FERRO GOIAZ

Engº Alvaro da Cunha e Melo

ESTRADA DE FERRO MADEIRA — MAMORÉ

Engº Benedito Pio Correia Lima

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Eng<sup>o</sup> Francisco Coutinho

RÉDE MINEIRA DE VIAÇÃO

Eng<sup>o</sup> Benjamin Magalhães de Oliveira

VIAÇÃO FERREA RIO GRANDE DO SUL

Eng<sup>o</sup> Mario G. Reis

Eng<sup>o</sup> Aymoré Drummond

Eng<sup>o</sup> Atila do Amaral

Eng<sup>o</sup> P. I. Dale Ore

Snr. Christiano Ehlers

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Eng<sup>o</sup> Alarico L. Silveira

GREAT WESTERN

Eng<sup>o</sup> Manoel de Souza Leão

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Eng<sup>o</sup> Ruy Costa Rodrigues

MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Dr. Costa Miranda

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS

Cel. Adalberto Pompilio da Rocha

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO E ESTRADA  
DE FERRO ILHEUS A CONQUISTA

Eng<sup>o</sup> Nelson Spinola Teixeira

SECRETÁRIO

Snr. Newton Moniz Gonçalves

**Dr. ARTHUR CASTILHO - ESTÁ ABERTA A SESSÃO. DOU A PALAVRA AO SR. REPRESENTANTE DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.**

**Dr. ÁTILA AMARAL**  
**Viação Férrea do Rio Grande do Sul**

O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, O MAIS MERIDIONAL DO BRASIL, COM UMA SUPERFÍCIE DE 285.289 QUILOMETROS QUADRADOS E UMA POPULAÇÃO DE 3.650.000 HABITANTES, DISPÕE DE UMA REDE FERROVIÁRIA QUE ATINGE, NOS DIAS EM CURSO, A EXTENSÃO DE 3.600 QUILOMETROS.

O SISTEMA FERROVIÁRIO SUL-RIOGRANDENSE, TEVE SUA FORMAÇÃO EM 1 908, QUANDO AS DIVERSAS LINHAS FORAM UNIFICADAS PELO GOVÉRNO FEDERAL E ARRENDADAS A COMPANHIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉZIL, CONSTITUIDA COM CAPITAIS BELGAS.

\*

POSTERIORMENTE, EM 1 920, O GOVÉRNO DA UNIÃO ENCAMPOU OS TRECHOS QUE AINDA NÃO ERAM DE SUA PROPRIEDADE E, NA MESMA OCASIÃO, ARRENDOU TODAS AS LINHAS, SOB A DENOMINAÇÃO DE VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, AO GOVÉRNO ESTADUAL, SITUAÇÃO EM QUE SE ENCONTRA NA ATUALIDADE.

LADEANDO A EXTENSA FAIXA ESTRADAL QUE ENTRELAÇA QUASE TODOS OS MUNICÍPIOS DO ESTADO, SEMEIOU-SE, ORA EM NÚCLEOS MAIS DENSOS, ORA EM GRUPOS MENORES, UMA POPULAÇÃO FERROVIÁRIA QUE SE ELEVA, PRESENTEMENTE, A PERTO DE 40 000 ALMAS.

NO DECURSO DAS ADMINISTRAÇÕES ESTRANGEIRAS, ISTO É, DE 1 871 A 1 920, OS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES VIVERAM,

PRÁTICAMENTE, DESPROTEGIDOS DE LEIS DE PREVIDÊNCIA SOCIAL E DE CUIDADOS DOS EMPREGADORES E, ASSIM, TIVERAM QUE SE VALER DO ESPÍRITO SOLIDARISTA PARA SE COLOCAREM A SALVO DE SITUAÇÕES DIFÍCIS NA AFANOSA VIDA FERROVIÁRIA, FUNDANDO ASSOCIAÇÕES DE CLASSE, SOCIEDADES E COOPERATIVAS COM OBJETIVOS BENEFICIENTES, RECREATIVOS, CULTURAIS, DESPORTIVOS E ECONÔMICO-SOCIAIS.

DENTRO ESSAS ENTIDADES, DESTACAM-SE, PELOS SERVIÇOS PRESTADOS À COMUNIDADE, A "CAIXA DE SOCORRO (1 899), A "SOCIEDADE AMPARO MÚTUO" (1 908), A "COOPERATIVA DE CONSUMO" (1 914), A "ASSOCIAÇÃO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA", DE SANTA MARIA (1914), A ASSOCIAÇÃO DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA DE RIO GRANDE (1 927), A "MUTUALIDADE DOS FERROVIÁRIOS" (1 927), A "ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES" (1 930), A "SOCIEDADE FERROVIÁRIA DE AUXÍLIO MÚTUO" (1 930), E O "CÍRCULO OPERÁRIO FERROVIÁRIO" (1 937), INSTITUIÇÕES GENUINAMENTE FERROVIÁRIAS QUE SIMBOLIZAM O ESPÍRITO DE UNIÃO QUE, ENTÃO, PRESIDIA OS DESTINOS DA CLASSE.

FORAM ESSAS E OUTRAS AGREMIÇÕES MENORES QUE, PARA PROTEÇÃO DO FERROVIÁRIO E DE SUA FAMÍLIA, INSTITUIRAM O SEGURO DE VIDA, O SEGURO-ENFERMIDADE, O SEGURO-APOSENTADORIA, FUNDARAM ESCOLAS PRIMÁRIAS E PROFISSIONAIS QUE EDUCARAM E INSTRUIRAM MILHARES DE PEQUENOS FERROVIÁRIOS E CONTINUAM NESSA NOBRE MISSÃO, INSTALARAM UM HOSPITAL, DESENVOLVERAM O COOPERATIVISMO EM LARGA ESCALA, CONTRIBUÍRAM PARA O CULTIVO DO DESPORTO, PROMOVERAM A RECREAÇÃO, INCENTIVARAM A EDUCAÇÃO CÍVICA, RELIGIOSA E DOMÉSTICA, CRIARAM BIBLIOTECAS, CONCORRERAM EFICAZMENTE PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA DA ALIMENTAÇÃO AUXILIARAM A ASSISTÊNCIA MÉDICA, HOSPITALAR E DENTÁRIA, E, AFINAL, COOPERARAM, DE FORMA DECISIVA, PARA MANTER O FERROVIÁRIO UNIDO DENTRO DE SUA SOCIEDADE E IMUNE ÀS IDEOLOGIAS E AGITAÇÕES EXTREMISTAS.

PARALELAMENTE À AÇÃO DE TAIS AGREMIÇÕES, A UNIÃO E O ESTADO NÃO TÊM VACILADO EM TOMAR PROVIDÊNCIAS TENDENTES A PROPORCIONAR BEM ESTAR AO FERROVIÁRIO.

DE PARTE DO GOVERNO CENTRAL IRRADIARAM, POUCO A POUCO, AS LEIS DE PREVIDÊNCIA SOCIAL CONCEDENDO O BENEFÍCIO DA APOSENTADORIA, E PENSÃO E DA ASSISTÊNCIA MÉDICA E HOSPITALAR, DISCIPLINANDO A DURAÇÃO DO TRABALHO FERROVIÁRIO, CRIANDO A CARTEIRA DE EMPRÉSTIMOS, INSTITUINDO A CARTEIRA PREDIAL, EXTENDENDO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA MÉDICA AOS APOSENTADOS E PENSIONISTAS, OFERECENDO O AUXÍLIO PECUNIÁRIO POR MOTIVO DE ENFERMIDADE, MAJORANDO AS PRESTAÇÕES E OS BENEFÍCIOS CONCEDIDOS PELAS CAIXAS DE APOSENTADORIA E PENSÕES, PROTEGENDO OS ACIDENTADOS NO TRABA

LHO, E PARTIRAM AS AUTORIZAÇÕES PARA A CONCESSÃO DE GRATIFICAÇÕES ADICIONAIS, GRATIFICAÇÕES SOBRE LUCROS, ABONO FAMILIAR E AUMENTOS DE VENCIMENTOS PROPOSTOS PELO ESTADO.

NÃO MENOS ATIVA ANDOU A ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL QUE, SEMPRE DOTADA DO MELHOR PROPÓSITO, VEM AMPARANDO AS PRETENÇÕES E AS NECESSIDADES FERROVIÁRIAS, NA PROPORÇÃO DOS SEUS RECURSOS, REGULAMENTANDO-OS SEUS DIREITOS E DEVERES, INSTITUINDO O SEGURO COLETIVO, CONCEDENDO PASSES COM ABATIMENTO, FACILITANDO O GOZO DE FÉRIAS, DISTRIBUINDO GRATIFICAÇÕES ANUAIS SOBRE OS LUCROS, HIGIENIZANDO E SANEANDO OS AMBIENTES DE TRABALHO E DE RESIDÊNCIA, AUTORIZANDO GRATIFICAÇÕES ADICIONAIS, LICENÇA-PRÊMIO, AUXÍLIO PARA FUNERAL E LICENÇA A EMPREGADA GESTANTE, FACILITANDO A SOLUÇÃO DO PROBLEMA DA HABITAÇÃO, INCENTIVANDO A INSTRUÇÃO PRIMÁRIA, AUXILIANDO A ALFABETIZAÇÃO, CRIANDO ESCOLAS PROFISSIONAIS, PRESTIGIANDO AS ASSOCIAÇÕES DE CLASSE, INSTITUINDO PRÊMIOS PARA ESTÍMULO, CONCEDENDO LICENÇAS COM VENCIMENTOS INTEGRAIS PARA TRATAMENTO DE SAÚDE, MELHORANDO AS CONDIÇÕES DA APOSENTADORIA, APROVANDO O ESTATUTO DOS FERROVIÁRIOS E, ENFIM, APOIANDO TODAS AS INICIATIVAS NOBRES E RAZOÁVEIS VISANDO A PROTEÇÃO DO FERROVIÁRIO.

É DE SE DESTACAR OS SERVIÇOS PRESTADOS PELA ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES FACILITANDO HOSPEDAGENS, FUNERAIS, TRANSPORTE DE MÉDICOS E DOENTES, EXAMES DE LABORATÓRIO E DE RAIOS X, SERVIÇOS DE CARTÓRIOS, FORNECIMENTO DE TRAJES, FARDAMENTOS ESCOLARES, UNIFORMES, PEQUENOS EMPRÉSTIMOS E OFERECENDO ASSISTÊNCIA MÉDICA GRATUITA E ODONTOLÓGICA, MEDIANTE SUAVE PAGAMENTO.

TEM SIDO, TAMBÉM, INESTIMÁVEL A ASSISTÊNCIA DA "COOPERATIVA" À COLETIVIDADE FERROVIÁRIA, POSTO QUE, ALÉM DA MANUTENÇÃO DOS SEUS ARMAZENS DE FORNECIMENTO, FARMÁCIAS, HOSPITAL, AÇOUQUES, PADARIAS, FÁBRICAS DE CAFÉ, ETC., AUXILIE EFICAZMENTE A CAMPANHA DE EDUCAÇÃO, COMO SE COMPROVA COM OS SEGUINTESELEMENTOS:

EM 1946, FUNCIONARAM 94 ESCOLAS PRIMÁRIAS CUSTEADAS PELA VERBA "ECONOMIA DE FRETES", CONTANDO COM 118 PROFESSORES E COM UMA MATRÍCULA TOTAL DE 3 674 ALUNOS.

EM VIRTUDE DE CONTRATO COM 106 ESTABELECIMENTOS DE ENSINO PARTICULAR, FORAM MATRICULADOS EM DIVERSOS EDUCANDÁRIOS, POR INTERMÉDIO DA COOPERATIVA E COM DESCONTOS NAS MATRÍ-

CULAS, 2 916 ALUNOS FERROVIÁRIOS.

A ESCOLA INDUSTRIAL "HUGO TAYLOR" FUNCIONOU NORMALMENTE COM UMA MATRÍCULA DE 214 ALUNOS E O MESMO ACONTECEU COM AS "AULAS DE CORTE E COSTURA", ANEXAS AOS GRUPOS ESCOLARES DE SANTA MARIA, CACEQUI, RAMIZ GALVÃO E OLIMPO, OS "CLUBES AGRÍCOLAS" PARA EDUCAÇÃO DO TRABALHO RURAL À JUVENTUDE FERROVIÁRIA E A "CAIXA ESCOLAR DE ALIMENTAÇÃO", TODOS SOB A ORIENTAÇÃO DOS SUB-DEPARTAMENTO DE ENSINO E EDUCAÇÃO DA COOPERATIVA.

NA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL DESDE 1 944, PROCESSOU-SE UMA REORGANIZAÇÃO NO DEPARTAMENTO DO PESSOAL QUE PASSOU, ENTÃO, A INCUMBIR-SE, ALÉM DE OUTRAS TAREFAS, DO "SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL" COM AS SECÇÕES DE VILAS E MORADIAS, DE ALIMENTAÇÃO, DE COLÔNIA DE FÉRIAS, DE HORTOS, POMARES E CRIAÇÕES DOMÉSTICAS, DE INCENTIVAÇÃO DE INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS SUPLEMENTARES E A DE AUXÍLIO E COORDENAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES FERROVIÁRIAS; DO "SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL" COM AS SECÇÕES DE ACIDENTES DO TRABALHO, DE MEDICINA PREVENTIVA, DE AMBULATÓRIOS; DO "SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL".

ESTÃO EM FUNCIONAMENTO ATUALMENTE A SECÇÃO DE MEDICINA PREVENTIVA, DE ACIDENTES DO TRABALHO E O SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL.

ATENDENDO A VÁRIAS CIRCUNSTÂNCIAS, NÃO PUDEAM SER AINDA INICIADAS AS ATIVIDADES DOS DEMAIS SERVIÇOS PREVISTOS NO ORGANOGRAMA, MAS OS QUE FUNCIONARAM APRESENTARAM RESULTADOS PROMISSORES COMO SE PODE VERIFICAR PELOS SEGUINTE DADOS PERTINENTES A 1 946:

### 1) SECÇÃO DE MEDICINA PREVENTIVA

VACINAS ANTITIFO-PARATÍFICAS	8 253
VACINAS ANTI-VARIÓLICAS	2 960
CONSULTAS DE HIGIENE INFANTIL	3 808
CONSULTAS DE HIGIENE PRÉ-NATAL	1 023
CONSELHOS DE SAÚDE	8 158
INJEÇÕES	11 678
ABREUGRAFIAS	5 630
VISITAS A DOMICÍLIO	13 884
VACINA ANTI-DIFTÉRICA	333

O MÉDICO CHEFE DESSA SECÇÃO, DEPOIS DE CITAR VÁRIOS OUTROS DADOS INTERESSANTES, CONCLUIU O SEU RELATÓRIO COMO SE-GUE:

"(A) HÁ MAIS COMPREENSÃO POR PARTE DOS FERROVIÁRIOS E CONSEQUENTEMENTE MAIS FACILIDADE DE OBJETIVAR QUALQUER ATIVIDADE DE CARÁTER SANITÁRIO, NOS NÚCLEOS ONDE TEMOS AÇÃO.

(B) OBSERVOU-SE MAIS CONSCIÊNCIA SANITÁRIA, NOS CI-TADOS NÚCLEOS, TENDO EM GRANDE PARTE (RIO GRANDE POR EXEMPLO) SIDO MAIS FÁCIL O TRABALHO DOS MÉDI-COS DA CAIXA, POIS DE 40 VISITAS DIÁRIAS QUE FA-ZIAM PASSARAM A REALIZAR SOMENTE 10, ISTO DEVIDO A AÇÃO ALTAMENTE EDUCATIVA E ORIENTADORA DOS NOSSOS EDUCADORES.

(C) A MORTALIDADE INFANTIL, EM DIRETOR PESTANA, DI-MINUIU GRANDEMENTE, DADA A AÇÃO SINÉRGICA DOS MÉDI-COS E EDUCADORES.

(D) NÃO HOUE EPIDEMIA DE TIFO, COMO ERA COMUM EM OLIMPO, DIRETOR PESTANA E CACEQUI, DADA A VACINA-ÇÃO EM MASSA QUE FOI PRATICADA PELOS NOSSOS AUXIL-IARES E O MESMO ACONTECENDO NOS OUTROS NÚCLEOS.

(E) NÃO SE REGISTROU NOS LUGARES ONDE ATUAMOS UM UNICO CASO DE VARIOLA, TENDO SIDO IMUNISADOS CON-TRA ESSA ENFERMIDADE CERCA DE 9 000 FERROVIÁRIOS."

## 2) SECÇÃO DE DIREITOS SOCIAIS

ACIDENTADOS DO TRABALHO ATENDIDOS	4 232
DESPESAS:	CF
HONORÁRIOS DE MÉDICOS CONTRATADOS	251 419,40
HONORÁRIOS DE MÉDICOS PARTICULARES	61 210,60
HOSPITALIZAÇÕES	108 694,80
MEDICAMENTOS	50 547,60
HOSPEDAGENS	17 743,00
RADIOGRAFIAS	2 710,00
OUTRAS DESPESAS	9 437,20
	<hr/>
TOTAL:	501 762,60

3) SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL

FUNCIONARAM OS SEGUINTE CURSOS:

FORMAÇÃO DE ARTÍFICES COM	105 ALUNOS
APERFEIÇOAMENTO DE OPERÁRIOS COM	88 "
PREPARO DE MAQUINISTAS COM	24 "
PREPARO DE TELEGRAFISTAS COM	25 "
	<hr/>
TOTAL:	242 ALUNOS.

AS DESPESAS COM ÊSSE SERVIÇO DISTRIBUIRAM-SE DA SEGUINTE FORMA:

	08
PESSOAL EFETIVO	277 315,00
MATERIAL	107 387,50
DESPESAS DIVERSAS	174 137,80
	<hr/>
TOTAL:	558 840,30

MAS, O QUE ESTÁ REALIZADO OU EM EXECUÇÃO NÃO ATENDE AINDA ÀS NECESSIDADES DA COLETIVIDADE FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL E DAÍ A NECESSIDADE DE SE ORGANIZAR UM SERVIÇO ESPECIALIZADO NA VIAÇÃO FÉRREA, QUE TENHA POR FIM ESTUDAR TODOS OS ASSUNTOS DE ORDEM SOCIAL DOS FERROVIARIOS, EM BASES MAIS AMPLAS E MAIS CONDIZENTES COM A ATUALIDADE.

ALÉM DA SUA FUNÇÃO POLÍTICO-ECONÔMICO, O FERROVIÁRIO ATUA COMO INTERMEDIÁRIO, DIRETO OU INDIRETO, DAS MANIFESTAÇÕES DA SOCIEDADE QUE O RODEIA, QUER EXERÇA SUAS ATIVIDADES NUM GRANDE CENTRO URBANO OU NUM PONTO ISOLADO DA ESTRADA.

ASSIM, UM AGENTE DE ESTAÇÃO, BEM EDUCADO E SUFICIENTEMENTE INSTRUIDO, DESTACADO POR VÁRIOS ANOS NUMA ZONA AGRÍCOLA, QUANDO REMOVIDO PARA REGIÃO DIFERENTE LEVA CONSIGO UMA DOSE APRECIÁVEL DE CONHECIMENTOS SOBRE AGRICULTURA QUE NECESSARIAMENTE TENDE A TRANSMITIR AO NOVO MEIO EM QUE PASSA A VIVER.

UMA MAQUINISTA, POR ONDE QUER QUE VIAJE, DE UMA OU DE OUTRA FORMA, DISTRIBUE LIÇÕES ELEMENTARES SOBRE MÁQUINAS A VAPOR.

" - QUE, AO DETERMINAR ESSA PARTICIPAÇÃO, SEJAM LEVADOS EM CONTA, NÃO APENAS O SALÁRIO, MAS OUTROS ELEMENTOS, COMO ASSIDUIDADE, PRODUTIVIDADE, DEDICAÇÃO AO SERVIÇO, ANTIGUIDADE, CONCEITO DOS CHEFES, ETC." ;

" - QUE, DESSA PARTICIPAÇÃO, SE DESTAQUE UMA RESERVA DESTINADA A REGULARIZAR A DISTRIBUIÇÃO DOS LUCROS, POR MEIO DE AÇÕES DA EMPRESA PERIÓDICAMENTE OBTIDAS POR AQUISIÇÃO NO MERCADO OU POR AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL" ;

" - QUE OS CONTRATOS DOS TÉCNICOS SEJAM FEITOS COM A PREOCUPAÇÃO DE PRESTIGIAR O ESPECIALISTA, ASSEGURANDO-LHE DA MELHOR MANEIRA OS BENEFÍCIOS QUE O VINCULEM AO TRABALHO" ;

" - QUE A REMUNERAÇÃO DOS TÉCNICOS TENHA POR BASE A SUA INFLUÊNCIA NO AUMENTO DOS LUCROS DA EMPRESA" ;

A CRIAÇÃO DE UM DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL NAS ESTRADAS DE FERRO VEM DE ENCONTRO A TÃO OPORTUNAS RECOMENDAÇÕES E DESSA MANEIRA, SUGERIMOS, AO APRESENTAR UM PROJETO DE ORGANIZAÇÃO DESSE ORGANISMO FERROVIÁRIO, QUE A REUNIÃO DOS SRs. DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO ADOTE AS SEGUINTE CONCLUSÃO:

1º) QUE AS ESTRADAS DE FERRO, DE ACORDO COM AS SUAS POSSIBILIDADES, PROCUREM ORGANIZAR DEPARTAMENTOS OU SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, DE MODO A PROPORCIONAR SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL, SERVIÇO SOCIAL, SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL, EDUCAÇÃO E RECREAÇÃO AOS FERROVIÁRIOS E SUAS FAMILIAS;

2º) QUE, PARA CUSTEAR AS DESPESAS CORRESPONDENTES, PROCURE CADA ESTRADA DE FERRO CRIAR UM "FUNDO SOCIAL" QUE PODERÁ SER CONSTITUÍDO DE PARTE RAZOÁVEL DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS" ;

DR. ARTHUR CASTILHO: - OUVISTES A LEITURA DO BRILHANTE

TRABALHO DO DR. ATILTA DO AMARAL, QUE FOI PRESENTE, TAMBÉM, AO CONGRESSO PAN AMERICANO DE ESTRADAS DE FERRO, EM CUBA, POR ELE TIVESTES UMA NOTICIA BEM DETALHADA DA MAGNIFICA AÇÃO SO- CIAL QUE SE PROCESSA ENTRE OS FERROVIÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL.

ESSA AÇÃO JA DATA DE BASTANTE TEMPO, ATRAVÉS DOS ES- FORÇOS CONJUGADOS EM DIVERSAS OCASIÕES, POR ESPÍRITOS BEM FOR- MADOS, ANIMADOS DOS MELHORES IDEAIS DE TRABALHO EM PRÓL DA CO- LETIVIDADE LABORISTA DOS TRANSPORTES PELO TRILHO, NAQUELAS RE- GÕES.

SURTIU, PRIMEIRAMENTE, A IDEIA GRANDIOSA DE SE FAZER O AUXÍLIO EFETIVO AOS TRABALHADORES POR MEIO DO COOPERATIVISMO, IDEIA QUE TEVE UMA APLICAÇÃO PRÁTICA, CONCRETA, BRILHANTE, DES- DE 1 911 NA VIAÇÃO FERREA, AINDA NO TEMPO DA "Cie. AUXILIAIRE DES CHEMINS DES FER DU BRÉSIL" e ESSE DESENVOLVIMENTO COOPERA- TIVISTA ENTRE OS FERROVIÁRIOS DO RIO GRANDE DO SUL, FOI DEVIDO, PRINCIPALMENTE, A AÇÃO DINÂMICA DO SAUDOSO FERROVIÁRIO QUE, FOI MANOEL RIBAS, O QUE DEU A VIAÇÃO FERREA UM DESENVOLVIMENTO QUE A TORNOU NOTÁVEL EM TODO O PAIS, PRINCIPALMENTE POR ESTE ESPÍ- RITO IDEALISTA QUE SE DESENVOLVEU AMPLEMENTE, DESVIANDO-SE LO- GO PARA UMA APLICAÇÃO IMEDIATA DOS SEUS LUCROS NUMA OBRA EDUCA- CIONAL, COM A CRIAÇÃO DO INSTITUTO PROFISSIONAL MARCELINO, EM STA. MARIA, E DO LICEU DE ARTES E OFÍCIOS QUE TEVE A SUA EPOCA DE GRANDE RENOME COMO OBRA EXTRAORDINARIA QUE E. APOS, VEIO AQUELA MAGNIFICA INSTALAÇÃO DO INTERNATO DAS FILHAS DOS FERRO- VIÁRIOS, TAMBÉM INSTALADO EM STA. MARIA, COM GRANDE AUXÍLIO AS FILHAS DOS FERROVIÁRIOS, QUE RECEBIAM, ALI, UMA EDUCAÇÃO APTI- MORADA, SEM ONUS ALGUM PARA AS RESPECTIVAS FAMILIAS. DEPOIS, COMO DISSE, FOI SE DESENVOLVENDO ESSA AÇÃO POR TODA A VIAÇÃO FERREÁ E, ULTIMAMENTE, TEMOS TIDO NOTICIAS AUSPICIOSAS DA ORI- ENTAÇÃO DEFINITIVA ADOTADA PELAS DIRETORIAS DA REDE, NUMA AM- PLA SOLIDARIEDADE HUMANA A SEUS EMPREGADOS PROCURANDO DESENVOL- VER O AUXÍLIO MATERIAL ATRAVÉS DE VARIOS TRABALHOS, INCLUSIVE PRESTIGIANDO, EXTRAORDINARIAMENTE ESSA CAMPANHA MAGNIFICA DO IRMÃO ESTANISLAU. AINDA ONTEM TIVE O PRAZER DE PROVIDENCIAR PARA O TRANSPORTE DE 50 CABRAS QUE O IRMÃO ESTANISLAU ESTÁ AD- QUIRINDO EM SÃO PAULO AFIM DE COMPLETAR UMA IDEIA DE EXPANSÃO, NUM SETOR NOVO DAQUELE AUXÍLIO MATERIAL QUE ELE ESTÁ PRODIGAL- ZANDO AO FERROVIÁRIO DO SUL DO PAIS, A PAR DE INTENSOS AUXÍ- LIOS ESPIRITUAIS NECESSARIO NESTA EPOCA TÃO CONTURBADA DA VIDA NACIONAL.

O D.N.E.F., ALIAS INSPIRADA NA AÇÃO QUE SE VEM PROCES- SANDO NO RIO GRANDE DO SUL E NO MAGNIFICO EXEMPLO QUE DEU A

UM ARTÍFICE DAS OFICINAS, DE IGUAL MODO, MANIFESTA AOS QUE DELE SE APROXIMAM, ENSINAMENTOS PRÁTICOS SOBRE MECÂNICA, ELETRICIDADE, MARCENARIA, PINTURA E OUTROS MISTÉRES.

O FEITOR DE UMA TURMA DE CONSERVAÇÃO DA LINHA, DE MANEIRA SEMELHANTE, É UM RECEPTOR E TRANSMISSOR DE TODA A ESPÉCIE DE CONHECIMENTOS ÚTEIS AO HOMEM, POR MENOR QUE SEJA O SEU CONTACTO COM OS CENTROS MAIS ADIANTADOS.

CONSEQUENTEMENTE, QUANTO MAIS FORTE FOR ESSA GENTE, QUANTO MELHOR FOR A SUA EDUCAÇÃO, QUANTO MAIS SÁDIOS E CONFORTÁVEIS FOREM OS SEUS MEIOS DE SUBSISTÊNCIA E DE HABITAÇÃO, TANTO MAIS ENÉRGICO E SALUTAR SERÁ O REFLEXO DE SUA AÇÃO NA COMUNIDADE A QUE SERVE.

CUIDAR ZELOSAMENTE DOS ELEMENTOS QUE COMPÕEM ESSA DINÂMICA COLMEIA, OFERECENDO-LHES MEIOS DE PRESERVAR A SAÚDE E PROPICIAR-LHES ALIMENTAÇÃO, HABITAÇÃO, EDUCAÇÃO, RECREAÇÃO E CONDIÇÕES ECONÔMICAS CONDIZENTES COM AS SUAS NECESSIDADES E EM HARMONIA COM A ÉPOCA DE RENOVAÇÃO SOCIAL QUE ATRAVESSAMOS, ÉIS A TAREFA QUE NÃO PODE DEIXAR DE CONSTAR, EM CAPÍTULO DESTACADO, NO ESQUEMA ADMINISTRATIVO DE UMA MODERNA ORGANIZAÇÃO FERROVIÁRIA.

A PRESTAÇÃO DE AMPLA ASSISTÊNCIA SOCIAL AOS FERROVIÁRIOS NÃO É OBRA, TODAVIA, QUE POSSA SER FACILMENTE REALIZÁVEL ATRAVÉS DO SISTEMA ADMINISTRATIVO EM VOGA, IMPONDO-SE, POIS, A CRIAÇÃO DE UM ORGANISMO CONVENIENTEMENTE DELINEADO E SUFICIENTEMENTE APARELHADO QUE POSSA, COM O AMPARO DOS DEPARTAMENTOS OFICIAIS, COM A AJUDA DAS AGREMIações DE CLASSE E COM O APROVEITAMENTO DE SERVIÇOS JÁ EM FUNCIONAMENTO, LEVAR A BOM TERMO TÃO BENEMÉRITA E PATRIÓTICA MISSÃO.

ESSE ORGANISMO QUE DENOMINAMOS DE DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL TERÁ A SEGUINTE ORGANIZAÇÃO:

#### DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL

SERÁ SUBORDINADO DIRETAMENTE AO DIRETOR DA ESTRADA E DIRIGIDO POR UM ENGENHEIRO CHEFE, QUE TERÁ SOB SUAS ORDENS A ASSISTÊNCIA TÉCNICA, A SECRETARIA, O SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL, O SERVIÇO DE EDUCAÇÃO, O SERVIÇO DE RECREAÇÃO E O SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL.

## ASSISTÊNCIA TÉCNICA

SERÁ EXERCIDA POR UM ENGENHEIRO ASSISTENTE DO DEPARTAMENTO, COM INCLINAÇÃO PARA OS ASSUNTOS RELACIONADOS COM A ERGOLOGIA E COM A ENGENHARIA SOCIAL, ISTO É, COM O ESTUDO E ANÁLISE DO TRABALHO HUMANO E COM OS RAMOS DA TÉCNICA QUE BENEFICIAM DIRETA E ESPECIALMENTE OS DIFERENTES GRUPOS SOCIAIS OU AS QUE SE ASSOCIAM MAIS AO LADO SOCIAL DO QUE SOB O PRISMA UTILITÁRIO DAS REALIZAÇÕES.

TERÁ COMO FUNÇÃO AUXILIAR O CHEFE DO DEPARTAMENTO DO ESTUDO DOS PROBLEMAS SOCIAIS DOS FERROVIÁRIOS E SUBSTITUI-LOS NOS SEUS IMPEDIMENTOS.

## SECRETARIA

SERÁ DIRIGIDA POR UM CHEFE DE SECRETARIA E COM OS AUXILIARES NECESSÁRIOS SE INCUMBRÁ, ALÉM DE OUTRAS QUE LHE FÓREM ATRIBUÍDAS, DAS SEGUINTE TAREFAS:

CORRESPONDÊNCIA, ESTATÍSTICA, RELATÓRIO, ARQUIVO, PROTOCOLOS, DACTILOGRAFIA, FICHARIOS E PORTARIA.

## SERVICO MÉDICO SOCIAL

O SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL, DIRIGIDO POR UM MÉDICO HIGIENISTA, TERÁ A SEU CARGO A SUPERINTENDÊNCIA DO SERVIÇO, A ARTICULAÇÃO DO MESMO COM OUTROS SERVIÇOS MÉDICOS, A OBSERVÂNCIA DE CÓDIGOS SANITÁRIOS, A ELABORAÇÃO DE CONTRATOS E CONVÊNIOS COM HOSPITAIS, SANATÓRIOS, INSTITUTOS, MÉDICOS, ETC., A CONFEÇÃO DA ESTATÍSTICA GERAL DO SERVIÇO E A ORIENTAÇÃO DAS SECCOES DE MEDICINA PREVENTIVA, ACIDENTE DO TRABALHO E ASSISTÊNCIA DENTÁRIA.

A SECCÃO DE MEDICINA PREVENTIVA SE ENCARREGARÁ, COMO MOSTRA O GRÁFICO RESPECTIVO, DA EDUCAÇÃO SANITÁRIA E ALIMENTAR, DA HIGIENE EM GERAL, DA INVESTIGAÇÃO E PROFILAXIA DE VÁRIAS DOENÇAS, DE AMBULATORIOS, DE UM NÚCLEO MÓVEL DE SENSÓ TORÁXICO, DA DESINFECÇÃO E DESINFETAÇÃO DE PRÉDIOS, VEÍCULOS E MATERIAIS, DE EXAMES MÉDICOS PERIÓDICOS, DE CARTEIRAS DE SAÚDE, PUERICULTURA E TORÁXICAS, DE BANCOS DE LEITE HUMANO, DE POSTOS DE DISTRIBUIÇÃO DE MAMADEIRAS, DE ESCOLAS DE MÃES E DA ESTATÍSTICA SANITÁRIA,

A SECCÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO COMPREENDERÁ MEDIDAS DE PREVENÇÃO CONTRA ACIDENTES E TODA ESPÉCIE DE ASSISTÊNCIA QUE FOR REQUERIDA PELOS SERVIDORES QUE SE ACIDENTAREM NO DESEM

PENHO DE SUAS FUNÇÕES.

A SECÇÃO DE ASSISTÊNCIA DENTÁRIA SE INCUMBIRÁ DA ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA A ESCOLARES E ADULTOS FERROVIÁRIOS ATÉ OBTURAÇÕES DE PRIMEIRO GRAU.

#### JUSTIFICAÇÃO

SUAS FINALIDADES SÃO INTUITIVAS, POIS TODAS AS CRUZADAS QUE SE PROPONHAM A COMBATER AS ENFERMIDADES QUE AFLIGEM A HUMANIDADE CONSTITUEM EMPRESAS BENEMÉRITAS QUE SÓ MERECEM APOIO E APLAUSOS.

SERÁ UM SERVIÇO DE NATUREZA PREVENTIVA, CONSTITUINDO, POIS, UMA PATRULHA AVANÇADA DA MEDICINA, EM TODOS OS SENTIDOS.

#### SERVIÇO SOCIAL

SERÁ DIRIGIDO POR UM FUNCIONÁRIO COM O CURSO DE ASSISTENTE SOCIAL OU POR UM FERROVIÁRIO RECONHECIDAMENTE APTO E COMPREENDERÁ A SECÇÃO DE ORGANIZAÇÃO E A SECÇÃO DE AGÊNCIA DE SERVIÇO SOCIAL.

A PRIMEIRA, TEM POR FIM A ORGANIZAÇÃO DA COMUNIDADE FERROVIÁRIA, DOS CENTROS DE ESTUDOS E BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE ASSISTENTES SOCIAIS.

A SEGUNDA, SE ENCARREGARÁ DO FICHÁRIO CENTRAL, DO ESTUDO E TRATAMENTO DOS CASOS INDIVIDUAIS E DO SERVIÇO SOCIAL DE GRUPO.

#### JUSTIFICAÇÃO

"SERVIÇO SOCIAL" NA PRECISA DEFINIÇÃO DO PROFESSOR CARLOS DE BRITO VELHO, "É A ATIVIDADE QUE SE FUNDAMENTA EM PROCESSOS CIENTÍFICOS, É TERAPÊUTICA ETIOLÓGICA QUE VISA A CAUSA DOS MALES E, REMOVENDO-AS, REALIZA O VERDADEIRO AJUSTAMENTO DO HOMEM À SOCIEDADE E DESTE ÀQUELA".

"A ASSISTÊNCIA SOCIAL, STRICTO SENSU, PREOCUPA-SE COM O TUBERCULOSO, COM O SEU TRATAMENTO E, NO MÁXIMO, COM AS GARANTIAS INDISPENSÁVEIS À SUA MANUTENÇÃO E DA FAMÍLIA DURANTE ESSE PERÍODO".

"O SERVIÇO SOCIAL VAI MUITO ALÉM". "CUIDA, APÓS A CURA, DA SORTE DO FIMATOSO, HÁ DE PROCURAR ORIENTÁ-LO PARA UMA ATIVIDADE PROFISSIONAL COMPATÍVEL COM AS NOVAS CONDIÇÕES BIOLÓGICAS QUE SE CRIARAM". "SIMULTANEAMENTE, TERÁ INSTIGADO AS CAUSAS QUE DESENCADEARAM OU FAVORECERAM O SURTO DA MOLÉSTIA - O REGIME DE TRABALHO, A ALIMENTAÇÃO, A HABITAÇÃO, O MEIO HUMANO EM QUE VÍVIA - E PROCURARÁ, DIRETA OU INDIRETAMENTE, ATUAR SOBRE ESTES FATORES, REMOVENDO-OS COM OS PRÓPRIOS RECURSOS, ESPECIALMENTE ESTIMULANDO E ORIENTANDO, NESTE SENTIDO, OS ESFORÇOS DO INTERESSADO E, CASO SEJA ISSO INEXEQUÍVEL OU INSUFICIENTE, AGINDO PARA OBTER AUXÍLIO DO PODER COMPETENTE".

"A ASSISTÊNCIA SOCIAL PROCURA DAR O QUE DE IMEDIATO FOR NECESSÁRIO PARA RESOLVER UMA SITUAÇÃO DISPENSANDO, QUASE SEMPRE, O ESFORÇO A COLABORAÇÃO ATIVA PESSOAL; O SERVIÇO SOCIAL VAI ÀS ORIGENS DAS DEFICIÊNCIAS, DOS Desequilíbrios e procura, NA MEDIDA DO POSSÍVEL, ESTIMULAR A PERSONALIDADE, FAZENDO-A CONTRIBUIR DINÂMICAMENTE PARA A SOLUÇÃO DAS SUAS NECESSIDADES".

O MESMO PROFESSOR CONTINUANDO A SUA ANÁLISE DIZ: "A UNIÃO CATÓLICA INTERNACIONAL DE SERVIÇO SOCIAL, ASSIM CARACTERIZA O SERVIÇO SOCIAL: "CONJUNTO DE TRABALHO SOCIAL COORDENADO E METODICAMENTE EXECUTADO POR AGENTES CAPAZES, TÉCNICAMENTE PREPARADOS E QUE TEM POR FIM:

- 1º) COLOCAR OU RECOLOCAR, POR MEIO DE UM TRABALHO DE ASSISTÊNCIA E DE EDUCAÇÃO, OS INDIVÍDUOS E SUAS FAMÍLIAS EM CONDIÇÕES NORMAIS DE EXISTÊNCIA, SUSCITANDO O ESFORÇO PESSOAL DE ADAPTAÇÃO OU DE READAPTAÇÃO;
- 2º) IMPEDIR OS DISTÚRBIOS E OS MALES DA SOCIEDADE E PREVENIR SEU RETORNO PELA AÇÃO DIRETA SOBRE AS CAUSAS;
- 3º) CONSTRUIR, DA MELHOR MANEIRA, OS DIVERSOS QUADROS SOCIAIS NECESSÁRIOS OU ÚTEIS;

- 4º) CONTRIBUIR, EM SUA ESFERA DE ATIVIDADE PRÓPRIA, PARA A INSTAURAÇÃO OU RESTAURAÇÃO DA ORDEM SOCIAL".

E, AINDA, DIZ O PROFESSOR BRITO VELHO, CITANDO A AUTORIDADE NA QUESTÃO, NOSSO COLEGA ENGENHEIRO MARIO GOULART REIS, AO DELIMITAR O CAMPO DO SERVIÇO SOCIAL:

"FORMA DE AÇÃO SOCIAL QUE COM DADOS CIENTÍFICOS E MÉTODOS RACIONAIS, PRETENDE: AJUDAR AS PESSOAS QUE SOFREM DEFICIÊNCIAS SANITÁRIAS, INTELECTUAIS, MORAIS E SOCIAIS, A CONSEGUIREM, COM ESFORÇO PRÓPRIO, VIVER A VIDA NORMAL QUE DECORRE DA NATUREZA E FINALIDADE HUMANAS; INFLUIR NA PROMOÇÃO DA REFORMA DAS LEIS, INSTITUIÇÕES E COSTUMES OU NOS QUADROS SOCIAIS DE MANEIRA QUE PERMITAM E FACILITEM VIDA NORMAL A TODOS OS HOMENS".

BASTARIA, ESSA CITAÇÃO, POR SI SÓ TÃO ELOQUENTE, PARA MOSTRAR A IMPORTÂNCIA DA ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL NO MEIO FERROVIÁRIO, TODAVIA, VAMOS AINDA LEMBRAR QUE O GOVERNO DA UNIÃO CRIOU EM 1943 O "CONSELHO NACIONAL DE SERVIÇO SOCIAL" COM COMPETÊNCIA PARA ESTUDAR, ORIENTAR, FISCALIZAR E COORDENAR AS ATIVIDADES DOS ÓRGÃOS DO SERVIÇO PÚBLICO E ENTIDADES PRIVADAS, PESQUISAR AS CAUSAS DO DESEQUILÍBRIO SOCIAL, ELABORAR PLANOS DE ORGANIZAÇÃO DE ASSISTÊNCIA OU DE COORDENAÇÃO DAS OBRAS DE INICIATIVA PRIVADA E DOS ÓRGÃOS DO SERVIÇO PÚBLICO E OUTRAS ATRIBUIÇÕES.

POSTERIORMENTE, FORAM CRIADOS O "SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA" E O "SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO" QUE JÁ VÊM PRESTAN DO ÓTIMO CONCURSO À SOCIEDADE.

POR SUA VEZ, A CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, REZA NO SEU ARTIGO 178:

"DENTRO DE SUA COMPETÊNCIA, O ESTADO REGULARÁ O SERVIÇO SOCIAL, FAVORECENDO E COORDENANDO AS INICIATIVAS PARTICULARES QUE VISEM ESTA FINALIDADE".

EM FACE DO EXPOSTO, A CONSIGNAÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL NO DEPARTAMENTO EM PROJETO, A NOSSO VER, É TÃO OPORTUNA COMO NECESSÁRIA.

## SERVIÇO DE EDUCAÇÃO

SERÁ DIRIGIDO, PREFERENCIALMENTE, POR UM ENGENHEIRO, COM TENDÊNCIAS PEDAGÓGICAS, QUE SE ENCARREGARÁ DA REALIZAÇÃO DE CONFERÊNCIAS, EXIBIÇÕES CINEMATOGRAFICAS, ORGANIZAÇÃO DE CENTROS DE ESTUDOS, CONTRATOS E CONVÊNIOS COM OUTROS ESTABELECIMENTOS EDUCACIONAIS E TERÁ AINDA SOB SUAS ORDENS AS SECÇÕES DE ENSINO ELEMENTAR, PROFISSIONAL E DOMÉSTICO.

A PRIMEIRA, SE INCUMBIRÁ DOS JARDINS DE INFÂNCIA, ENSINO PRIMÁRIO E ALFABETIZAÇÃO DE ADULTOS E EDUCAÇÃO EM GERAL, INCLUSIVE PRELEÇÕES PRÁTICAS SOBRE AGRICULTURA E ECONOMIA DOMÉSTICA.

A SEGUNDA, DIRIGIRÁ OS CURSOS PROFISSIONAIS E DE APERFEIÇOAMENTO, INCLUINDO EDUCAÇÃO CÍVICA, FÍSICA E RELIGIOSA.

A TERCEIRA, ORIENTARÁ OS CURSOS DE ECONOMIA DOMÉSTICA E DE APERFEIÇOAMENTO, PROMOVERÁ A SELEÇÃO DE PROFESSORES E DISCIPLINARÁ A EDUCAÇÃO CÍVICA, FÍSICA E FAMILIAR.

### JUSTIFICAÇÃO

APESAR DO EMPENHO DOS PODERES PÚBLICOS, O PROBLEMA DA ALFABETIZAÇÃO E DA EDUCAÇÃO CONTINUA EM EVIDÊNCIA, CLAMANDO POR UMA SOLUÇÃO QUE RETIRE, O QUANTO ANTES, DA ESCURIDÃO EM QUE AINDA VIVEM, MILHÕES DE BRASILEIROS.

OUÇAMOS ALGUMAS CONSIDERAÇÕES DO PROFESSOR EDGARD SCHNEIDER, EM DISCURSO PROFERIDO NA ASSEMBLÉIA ESTADUAL, AO ANALISAR ASPECTOS DA INSTRUÇÃO.

"É INTUITIVO QUE, DE PAR COM A SAÚDE, SE DEVE DISPENSAR AO SER HUMANO, A PARTIR DA IDADE PRÓPRIA, O ADEQUADO CULTIVO DA INTELIGÊNCIA".

" ....."

"FAZ POUCO SE DIVULGAVA QUE, DE ACÔRDO COM O RESENCEAMENTO DE 1940, O COEFICIENTE DE ANALFABETOS DO RIO GRANDE

BAIXAVA A 38% ENQUANTO O DE SÃO PAULO SE MANTINHA EM 42%".

"NÃO HÁ NEGAR QUE, EM NOSSO ESTADO, A EDUCAÇÃO TEVE A PRECIÁVEL INCREMENTO, AO LONGO DOS ANOS MAIS PRÓXIMOS". "CONTUDO, MUITO HÁ QUE FAZER SE A INTENÇÃO É, COMO DEVE, GENERALIZAR A ASSISTÊNCIA EDUCACIONAL, DE SORTE QUE A TENHAM, REGULAR E ACESSÍVEL, TODAS AS CRIANÇAS EM IDADE DE A RECEBER".

"LONGE DÊSSE IDEAL, ENTRETANTO, CONSERVA-SE O SERVIÇO DE INSTRUÇÃO, TANTO QUE NAS ESCOLAS DA ZONA RURAL DE 30 MUNICÍPIOS, OBJETO DE MAGNÍFICO ESTUDO DO SR. JANUÁRIO PRATES, SÓ 2 DELES LOGRARAM, EM 1944, MATRICULAR 26% ESCASSOS DA POPULAÇÃO ESCOLAR, 10 OSCILARAM ENTRE 30 E 44%, 8 FICARAM AQUÉM E 8 ALÉM DE 50%, NÃO HAVENDO UM SÓ QUE ATINGISSE 60%".

DEPOIS DE ACENTUAR O CONCURSO DO ENSINO PARTICULAR EM MATÉRIA DE TANTA RELEVÂNCIA, CONCLUE O PROFESSOR SCHNEIDER: "ONTEM COMO HOJE, CONVÉM RECORDAR, ENTRE OS HOMENS DE GOVERNO, AS PALAVRAS PROFÉTICAS DE RUY BARBOSA - A CHAVE MISTERIOSA DAS DESGRAÇAS QUE NOS AFLIGEM, É SÓ A IGNORÂNCIA POPULAR, MAE DA SERVILIDADE E DA MISÉRIA".

QUASE AO MESMO TEMPO EM QUE ERAM PRONUNCIADAS ESSAS PALAVRAS O SECRETÁRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA CONVOCAVA UMA REUNIÃO DOS DELEGADOS REGIONAIS DE ENSINO A-FIM-DE ARTICULAREM MEDIDAS PARA A IMEDIATA INSTALAÇÃO DE MAIS 420 CLASSES DE ALFABETIZAÇÃO QUE, EM COMPLEMENTO AS EXISTENTES, REPRESENTARÃO A CONTRIBUIÇÃO DO GOVERNO FEDERAL AO RIO GRANDE DO SUL, NA DISTRIBUIÇÃO DE DEZ MIL CLASSES QUE SERÃO ORGANIZADAS EM TODOS OS ESTADOS E TERRITÓRIOS BRASILEIROS, EM INTENSA CAMPANHA DE COMBATE AO ANALFABETISMO.

PROPÕE-SE ESSA PATRIÓTICA CRUZADA A LIBERTAR 15 MILHÕES DE PATRÍCIOS DOS GRILHÕES DA IGNORÂNCIA E ASSIM A COORDENAÇÃO GERAL EM TODOS OS PONTOS DO BRASIL VISA RECUPERAR ESSA E NORME FALANGE DE FORMA A TORNA-LA ÚTIL À NAÇÃO, NO PRAZO MAIS LIMITADO POSSÍVEL.

AS ADMINISTRAÇÕES DA VIAÇÃO FÉRREA, DESDE 1921, VÊM CONTRIBUINDO EFICAZMENTE COM OS SEUS RECURSOS PARA FINALIDADES TÃO PATRIÓTICAS, CRIANDO ESCOLAS DE ALFABETIZAÇÃO NOS NÚCLEOS FERROVIÁRIOS ONDE NÃO CHEGARA OU NÃO ERA SUFICIENTE A INSTRU-

ÇÃO PÚBLICA E, AGORA, PRECISAMENTE MAIS SE JUSTIFICA ESSA CONTRIBUIÇÃO.

POR TODAS ESSAS RAZÕES, INCLUIMOS O ENSINO ELEMENTAR QUE ABRANGE OS JARDINS DE INFÂNCIA, AS ESCOLAS PRIMÁRIAS E AS DE ALFABETIZAÇÃO DE ADULTOS NO SERVIÇO DE EDUCAÇÃO, POR CONSIDERARMOS QUE DESSA ASSISTÊNCIA EDUCACIONAL NÃO PODERÃO PRESIDIR OS FERROVIÁRIOS.

O ENSINO PROFISSIONAL NÃO É NOVIDADE NA VIAÇÃO FÉRREA POR ISSO QUE ELE JÁ EXISTE DESDE 1943, QUANDO FOI CRIADO O SERVIÇO DE ENSINO E SELEÇÃO PROFISSIONAL, EM PLENO FUNCIONAMENTO.

O QUE SE TORNA NECESSÁRIO É DESENVOLVÊ-LO E COMPLETÁ-LO, VALENDO-SE A VIAÇÃO FÉRREA DE RECURSOS E INSTALAÇÕES PRÓPRIAS OU DE ORGANIZAÇÕES ESPECIALIZADAS COMO O SENAI, COMO ESTÁ ACONTECENDO.

TORNA-SE, POIS, DISPENSÁVEL JUSTIFICAR A INCLUSÃO DE UMA SECÇÃO DE ENSINO PROFISSIONAL NO SERVIÇO DE EDUCAÇÃO, ENTRETANTO, VAMOS TRANSCREVER AQUI ESTAS PALAVRAS DO JORNALISTA COSTA RÉGO A PROPÓSITO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL:

"A APRENDIZAGEM NO SENTIDO EM QUE A TOMARAM O SENAI E O SENAC BUSCA ATENDER A UMA CONTINGÊNCIA DA VIDA, QUANDO O MENOR, QUEIRA OU NÃO QUEIRA, É OBRIGADO A COMPENSAR PELO SEU TRABALHO A CARÊNCIA DE MEIOS DOS PAIS"

"NÃO IMPEDINDO O MENOR DE TRABALHAR, A APRENDIZAGEM PROCURA DESENVOLVER-LHE E APERFEIÇOAR-LHE A VOCAÇÃO; RESOLVE POR CONSEQUENTE O DRAMA DE MUITAS FAMÍLIAS POBRES".

"MAS NÃO É SÓ DE APRENDIZAGEM QUE OS TRABALHADORES PRECISAM. CUMPRE DAR-LHES, COM O ENSINO, O BEM ESTAR". "O ENSINO VALE PARA A OFICINA; O BEM ESTAR PARA A SOCIEDADE".

"O OPERÁRIO OU EMPREGADO, APTO EMBORA PELO ENSINO A DESEMPENHAR SUAS TAREFAS E A DELAS HAURIR MELHOR SALÁRIO, NÃO RESOLVE, POR ISTO APENAS, O PROBLEMA DA VIDA, QUANDO ESTA SE APRESENTA EM SEUS ASPECTOS ORDINÁRIOS NA COMUNHÃO DOS HOMENS".

"IMAGINOU-SE, ENTÃO, QUE A MESMA FÓRMULA ENCONTRADA PARA DESENVOLVER A APRENDIZAGEM, PODERIA VINGAR NA SOLUÇÃO DO PROBLEMA DA VIDA; OS PRÓPRIOS EMPREGADORES, ORGANIZANDO E CUSTEANDO UM TERCEIRO SERVIÇO, TOMARIAM O ENCARGO SUPLETIVO DE ESTABELEÇER OS ÓRGÃOS DE ASSISTÊNCIA NECESSÁRIOS A DEFENDER O TRABALHADOR EM TODAS AS SITUAÇÕES, JÁ QUANTO A SALÁRIOS, JÁ QUANTO A SEGURANÇA DA RESPECTIVA FAMÍLIA".

"NASCEU DÊSTE MODO O SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA, AGORA CRIADO EM DECRETO, COM O NOME ABREVIADO DE SESI".

EM ESCALA MENOR PREVÊ O NOSSO ORGANOGAMA FINALIDADES SEMELHANTES, ISTO É, A FORMAÇÃO DE ESCOLAS DE TRABALHO PARA AUTO-EDUCAÇÃO DO ALUNO COM FINS SOCIAIS, PROFISSIONAIS, MORAIS E POLÍTICOS, DE FORMA A PERSUADI-LO A "APRENDER FAZENDO, A TOMAR O TRABALHO COMO MEIO DE AQUISIÇÃO E A DESENVOLVER A TÉCNICA E O HÁBITO DO TRABALHO".

USANDO A EXPRESSÃO DO PROFESSOR FERNANDO DE AZEVEDO, O QUE SE PRETENDE É SOMAR A CAPACIDADE PROFISSIONAL E CULTURA GERAL "COM UMA FORMA DE VIDA EM COMUM, SÔBRE UMA BASE DE AUTO-GOVERNO, ATIVIDADE PRODUTIVA E COOPERAÇÃO SOCIAL".

A OUTRA ETAPA DA "SECÇÃO DE ENSINO PROFISSIONAL" COMPREENDE OS CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO, ISTO É, A FORMAÇÃO PROFISSIONAL DO HOMEM NA OFICINA, NO ESCRITÓRIO, NA LINHA E NOS TRENDS. NÃO SE TORNA NECESSÁRIO ESMIUÇAR AS VANTAGENS DO APERFEIÇOAMENTO PARA O EMPREGADO E PARA O EMPREGADOR, POSTO QUE PODEM SER RESUMIDAS NESTAS PALAVRAS -EFICIÊNCIA E RENDIMENTO.

DIREMOS, FINALMENTE, COM O TÉCNICO DE ADMINISTRAÇÃO ARY DE CASTRO FERNANDES: "APERFEIÇOAMENTO É O CLIMAX DA ASSISTÊNCIA QUE SE POSSA DAR AO HOMEM". "O HOMEM, SEGUNDO KILPATRICK, PRECISA VIVER DO TRABALHO, MAS PRECISA TAMBÉM, VIVER NO TRABALHO".

O ENSINO DOMÉSTICO TEM AMPLAS FINALIDADES SOCIAIS. É LEJÁ VEM SENDO MINISTRADO ATRÁVÉS DE AULAS ORGANIZADAS PELA COOPERATIVA, PELO CÍRCULO OPERÁRIO FERROVIÁRIO E POR OUTRAS ASSOCIAÇÕES, DE MODO QUE A INCLUSÃO NO SERVIÇO DE EDUCAÇÃO DE UMA SECÇÃO QUE SE INCUMBA DE ORGANIZAR E ORIENTAR ÊSSE ENSINO É UMA NECESSIDADE QUE SE NOS AFIGURA ESSENCIAL.

NÃO HÁ MUITO QUE DISPENDER E HÁ MUITO QUE GANHAR COM A CRIAÇÃO DO ENSINO DOMÉSTICO POSTO QUE ÊLE COOPERARÁ PARA A EDUCAÇÃO DOS FILHOS DOS FERROVIÁRIOS, PREPARARÁ ELEMENTOS PARA AS INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS E CONCORRERÁ, AFINAL, COMO FATOR IMPORTANTE PARA PRODUIR O SALÁRIO SUPLEMENTAR DE QUE TANTO CARECEM OS FERROVIÁRIOS.

O FUNCIONAMENTO DESSA SECÇÃO SERÁ ENTROSADO COM OS DAS ESCOLAS CUSTEADAS POR SOCIEDADES FERROVIÁRIAS, DE MANEIRA QUE, SUAS ATIVIDADES SÓ PODERÃO ENCORAJAR AOS QUE JÁ SE DEDICAM A ALCANÇAR O OBJETIVO COMUM QUE É O BEM ESTAR DA CLASSE.

### SERVIÇO DE RECREAÇÃO

SERÁ CHEFIADO POR UM FERROVIÁRIO, RECONHECIDAMENTE EXPERIMENTADO EM ASSUNTOS DESPORTIVOS E RECREATIVOS E COMPREENDERÁ A SECÇÃO DE DESPORTOS E A SECÇÃO DE DIVERSÕES.

CUIDARÁ A PRIMEIRA DE FORMAR CENTROS DE EDUCAÇÃO FÍSICA CONVENIENTEMENTE APARELHADOS E DISCIPLINADOS, DA DIFUSÃO E PRÁTICA DO ATLETISMO E DE TODOS OS DESPORTOS VIÁVEIS NO MEIO FERROVIÁRIO.

TERÁ A SEGUNDA SOB SUA RESPONSABILIDADE A ORGANIZAÇÃO DE COLÔNIAS DE FÉRIAS, ACAMPAMENTOS, EXCURSÕES, ESPETÁCULOS, CONCERTOS E REUNIÕES RECREATIVAS; A INSTALAÇÃO DE PARQUES INFANTIS; O ESTÍMULO E COORDENAÇÃO DAS SOCIEDADES DESPORTIVAS E RECREATIVAS E A REALIZAÇÃO DE CONTRATOS E CONVÊNIOS QUE SE FIZEREM NECESSÁRIOS.

### JUSTIFICAÇÃO

TODAS AS REPARTIÇÕES PÚBLICAS E TODAS AS EMPRESAS PRIVADAS QUE CAMINHAM PARA UMA ADMINISTRAÇÃO LARGA E AVANÇADA, ESTÃO INCLUINDO NA SUA ESTRUTURA O SERVIÇO DE RECREAÇÃO.

MESMO NO RIO GRANDE DO SUL O SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO E O SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA JÁ MOSTRARAM COMO FORAM ÚTEIS, PARA EMPREGADORES E EMPREGADOS, AS COLÔNIAS DE FÉRIAS QUE FIZERAM INSTALAR NA ZONA SERRANA E NAS PRAIAS DO ATLÂNTICO.

SERIA SUPÉRFLUO MOSTRAR A CONVENIÊNCIA DE SE CRIAR SERVIÇO SEMELHANTE PARA OS FERROVIÁRIOS, CONTUDO NÃO QUEREMOS FUGIR AO PRAZER DE TRANSCREVER, A SEGUIR, ALGUMAS DAS ERUDITAS APRECIACÕES QUE SÔBRE O ASSUNTO FEZ O SR. ÁRY DE CASTRO FERNANDES NA SUA BRILHANTE TESE SÔBRE "O RENDIMENTO NO TRABALHO E O SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL". DIZ ELE:

"O LAZER QUE ENCHE MAIS 8 HORAS DA VIDA DO HOMEM, OBJETIVA O QUE FOI CONQUISTADO EM 8 HORAS DE LABOR, EXPRIMINDO UMA DAS FORMAS DO RENDIMENTO DO TRABALHO". "É NELE QUE VAMOS ENCONTRAR O SEGUNDO ASPECTO DO HOMEM SOCIAL, JÁ QUE PROCURAMOS OBSERVÁ-LO COMO UM TODO".

"O LAZER É UMA OPORTUNIDADE DE HARMONIZAÇÃO E UNIFICAÇÃO DO HOMEM, NA LIBERDADE E AUTONOMIA DE COMPLETAR SUA FORMAÇÃO INDIVIDUAL, DA QUAL TANTO PRECISA PARA NÃO VIVER UMA VIDA FRAGMENTÁRIA".

"É UM PROCESSO SOCIAL, COM QUE LHE É POSSÍVEL LUTAR CONTRA A DESINTEGRAÇÃO". "É, POIS INTEGRAÇÃO". "DE VEZ QUE A ORGANIZAÇÃO E O COMPORTAMENTO, RESULTANTES DA TRADIÇÃO CONTINUADA, ASSUMEM FEITIO PECULIAR A CULTURA, E QUE ESTA MODIFICA O HOMEM EM UM ANIMAL ESSENCIALMENTE GREGÁRIO, A INTEGRAÇÃO SERÁ, EM SI MESMA, RESTAURAÇÃO, RENOVAÇÃO". "E UM DOS SEUS PROCESSOS TRAZ, NA FORÇA DO ÓTIMO, A MESMA IDÉIA DE NOVA GÊNESE". "É A RECREAÇÃO".

"....."

"CABE À RECREAÇÃO ENCHER AS HORAS DE LAZER COM A ATIVIDADE QUE COMPLETARÁ O HOMEM".

"EM TODAS AS CULTURAS CIVILIZADAS APARECE UM FATO SOCIAL, VERDADEIRO LUGAR COMUM: A ASSOCIAÇÃO DE RELIGIÃO E ARTE". "SEGUE-SE A LIBERAÇÃO DE AMBOS".

"DOMINANDO TODAS ELAS E INFILTRANDO-SE EM TODAS AS CÂMADAS SOCIAIS, ENCONTRA-SE A MAIS POPULAR E MAIS EXPRESSIVA DE TODAS AS ARTES - A MÚSICA". "É TAMBÉM A MAIS PURA, PORQUE MANEJA MATERIAIS TÉCNICA E INTELLECTUALMENTE EXTRINSECOS A QUALQUER FORMA DE TRABALHO HUMANO".

"UNIR-SE-IA AO RÍTMO E À PLÁSTICA, PARA ATENDER AO SENTIMENTO ESTÉTICO DO HOMEM".

"E SEJA ÊSTE BANAL OU REQUINTADO, A ESTÉTICA É SEMPRE A BUSCA DE UM SENTIDO SOCIAL DE VIDA, UM DERIVADO". "O HOMEM FUGE DE SI MESMO E PARA SI MESMO". "EXTROVERSÃO OU INTROVERSÃO, TAL É A FUNÇÃO SOCIAL CRIADORA DA ARTE".

"CRESCER HOJE EM IMPORTÂNCIA SOCIAL O APROVEITAMENTO JUDICIOSO DAS HORAS DE FOLGA, SOB OS ASPECTOS FÍSICO, INTELECTUAL, MORAL E ESTÉTICO". "TODOS SENTEM INSTINTIVAMENTE A RELAÇÃO ENTRE O RENDIMENTO DO TRABALHO, O BEM ESTAR NAS HORAS DE LAZER E O SUBSEQUENTE EQUILÍBRIO SOCIAL".

"TODOS SENTEM A NECESSIDADE DE ORIENTAR O TRABALHADOR E, SOBRETUDO, OS JOVENS".

"MAS SE TEM FEITO MUITO POUCO NESSE SENTIDO".

"A ESCOLA COMEÇA A SE PREOCUPAR SERIAMENTE COM O PROBLEMA". "ÊSTE PORÉM CONTINUA POR TODA A VIDA ADULTA, PEDINDO QUE SE ESTUDEM OS EFEITOS DA RECREAÇÃO SOBRE O FÍSICO E A MENTE DO INDIVÍDUO E DO GRUPO". "AS ESCOLAS, AS INDÚSTRIAS E OS GOVERNOS DESENVOLVEM, NOS ESTADOS UNIDOS, TÃO INTENSA CAMPANHA DE ORIENTAÇÃO DAS HORAS DE LAZER E DAS ATIVIDADES EXTRA-CURRICULARES, QUE O AMERICANO COMEÇA A APARECER COMO UM HOMEM SAUDÍVEL, EQUILIBRADO, SERENO E SIMPLES".

OS PRINCÍPIOS GERAIS QUE SEGUIRAM E OS MEIOS A QUE SE CORRERAM PARA POR EM PRÁTICA ESSA ORIENTAÇÃO, RESUMEM-SE NO SEGUINTE:

#### OBJETIVOS:

- A) AUXILIAR O INDIVÍDUO A FORMAR UMA IDÉIA CLARA DA NECESSIDADE DE ESCOLHER BEM AS ATIVIDADES DAS SUAS HORAS DE LAZER, E DA RESPONSABILIDADE DO SEU USO ADEQUADO;
- B) OFERECER-LHE A OPORTUNIDADE DE EXPERIMENTAR VÁRIOS

TIPOS DE ATIVIDADE, A FIM DE ENCONTRAR OS QUE MAIS SE ADAPTEM ÀS SUAS NECESSIDADES (RECREAÇÃO ATIVA OU PASSIVA - FÍSICA OU ESPIRITUAL - AGITADA OU TRANQUILA - GREGÁRIA OU SOLITÁRIA - COMPETITIVA OU DESINTERESSADA);

- C) DESENVOLVER A COMPREENSÃO E A CRÍTICA DAS FORMAS DE RECREAÇÃO E DE ATIVIDADE NÃO PROFISSIONAIS, NA FORMA MAIS ÚTIL AO INDIVÍDUO;
- D) CRIAR A OPORTUNIDADE DE APRENDER VÁRIOS MISTÉRIOS OU OFÍCIOS E POR ELES SE INTERESSAR, ADQUIRINDO UMA SEGUNDA PROFISSÃO DE RESERVA;
- E) MOSTRAR AS CONEXÕES SUPLETIVAS ENTRE O LAZER E O TRABALHO;
- F) INTEGRAR O INDIVÍDUO, COMO HOMEM SOCIAL, NA FAMÍLIA, NO ESTADO E NA SOCIEDADE.

#### PRINCÍPIOS:

- 1) PROPORCIONAR A RECREAÇÃO FÍSICA PARA O TRABALHO MENTAL E VICE-VERSA;
- 2) CRIAR A VARIEDADE ATRAENTE PARA TODOS OS GOSTOS INDIVIDUAIS, E NOS DIVERSOS GRAUS OU QUALIDADES;
- 3) ESTIMULAR A PERFEIÇÃO, O APROVEITAMENTO DO TEMPO, A CONTINUIDADE DE AÇÃO, A COOPERAÇÃO SOCIAL, O ESPÍRITO DE EQUIPE, A SOLIDARIEDADE E O RESPEITO MÚTUO;
- 4) INCENTIVAR O DESINTERESSE, O AMADORISMO, COM ESPÍRITO DESPORTIVO, ELEGÂNCIA E LEALDADE NA ARTE DE SABER GANHAR E DE SABER PERDER, COMBATENDO A VIOLÊNCIA, A FINTA, O EXCESSO, A IRREFLEXÃO, A AMBICÇÃO E O PROFISSIONALISMO;
- 5) ORIENTAR O ESPÍRITO CRÍTICO PARA O BOM GOSTO E PA-

RA A EXCELÊNCIA NA ARTE, NA MÚSICA E NA LITERATURA;

- 6) CRIAR O RESPEITO ÀS CONVENÇÕES SOCIAIS E ÀS LEIS, SEM INTOLERÂNCIA E INTRANSIGÊNCIA PARA COM AS SITUAÇÕES NOVAS E, SOBRETUDO, SEM TOLHER O DESENVOLVIMENTO DE NOVAS ATITUDES E RECREAÇÕES DOS JOVENS;
- 7) GRADUAR A INTENSIDADE, O TIPO E A QUALIDADE DAS ATIVIDADES RECREATIVAS, CRIANDO TAMBÉM A OPORTUNIDADE DE OS FRACOS TEREM SUCESSO EM ALGUMA COISA, COM PENSANDO A IRRITAÇÃO DA PERDA SISTEMÁTICA;
- 8) FACILITAR OPORTUNIDADES DE VIDA AO AR LIVRE E EM NATUREZA;
- 9) FOMENTAR OS PASSATEMPOS ÚTEIS OU UTILIZÁVEIS EM ALGUMA PROFISSÃO.

#### MEIOS:

- A) NA FÁBRICA OU REPARTIÇÃO - SALAS DE REPOUSO E RECREAÇÃO;
- B) NOS CLUBES E ASSOCIAÇÕES RECREATIVAS: 1) ATIVIDADES SOCIAIS - DANÇAS, FESTAS E REUNIÕES; 2) ATIVIDADES CULTURAIS, CONCERTOS SINFÔNICOS, CORAIS, DE BANDAS, CINEMA, REPRESENTAÇÕES TEATRAIS, PALESTRAS E CONFERÊNCIAS SOBRE HIGIENE, SAÚDE, VIAGENS, INTERESSES GERAIS, ETC.; 3) ATIVIDADES FILANTRÓPICAS; 4) ATIVIDADES DESPORTIVAS;
- C) AO AR LIVRE - PRINCIPALMENTE ATIVIDADES DESPORTIVAS: ATLETISMO, FOOT-BALL, TENIS, GOLF, TIRO AO ALVO, CRICKET, CAÇA, PESCA, BOLÃO, DESPORTOS NÁUTICOS, CICLISMO, BOCHA, ETC.;
- D) NOS PARQUES PÚBLICOS DE RECREIO - CAMPEONATOS, TORNEIOS, JOGOS, FESTAS PÚBLICAS DIVERSAS;
- E) NOS CLUBES CAMPESTRES, ACAMPAMENTOS E COLÔNIAS DE

## FÉRIAS.

E, ASSIM, CONCLUE O AUTOR O CAPÍTULO SÔBRE CULTURA DA SUA FUNDAMENTADA TESE: "PERCEBERAM OS AMERICANOS QUE NÃO BASTARIA CONCEDER FÉRIAS AO TRABALHADOR: ESCOLHERAM EPOCAS ADEQUADAS PARA ISSO".

"CRIARAM FACILIDADES PARA CUSTEIO DE TRANSPORTES E ESTADA, EXTENSIVAS ÀS FAMÍLIAS". "INSTALARAM COLÔNIAS DE FÉRIAS, DE REPOUSO E DE CONVALESCENÇA NAS MONTANHAS, À BEIRA-MAR, À MARGEM DOS LAGOS E GRANDES RIOS, OU NOS PONTOS DE BELEZA NATURAL ATRAENTE. CRIARAM NOS DEPARTAMENTOS DE PESSOAL AS AGÊNCIAS DE INFORMAÇÕES, ALGUMAS INDEPENDENTES, SERVINDO A GRANDE NÚMERO DE EMPRESAS, COMO A VACATION BUREAU SERVICE, DE NEW YORK". "A INICIATIVA PARTICULAR TAMBÉM CEDO APARECEU, COM AS FAZENDAS DE RECREIO, JÁ FAMOSAS NO TEXAS SOB O NOME PITORESCO DE DUDERANCHOS".

"EM WASHINGTON D.C., O GOVÊRNO FEDERAL AMERICANO PROMOVE FREQUENTES EXPOSIÇÕES ARTÍSTICAS, COMPETIÇÕES FOTOGRÁFICAS, PALESTRAS E CONFERÊNCIAS, ETC., NOS DIVERSOS DEPARTAMENTOS ADMINISTRATIVOS, NOTANDO-SE QUE O DE AGRICULTURA ORIENTA OS JÁ BEM CONHECIDOS 4-H CLUBS PARA A MOCIDADE DAS ZONAS RURAIS, E O SEU SERVIÇO DE PESSOAL DESENVOLVE INTENSA ATIVIDADE NA ORIENTAÇÃO DAS HORAS DE LAZER DOS FUNCIONÁRIOS; O DO TRABALHO PATROCINA AS EXPOSIÇÕES E CONCERTOS DOS ARTISTAS DESEMPREGADOS DA W.P.A."

"ENTRE NÓS O POUCO QUE SE TEM FEITO NESSE SENTIDO VEM DANDO RESULTADOS POSITIVOS. AS SALAS DE RECREAÇÃO E DE REPOUSO DOS INSTITUTOS DE RESSEGUROS E DOS INDUSTRIÁRIOS SÃO BONS EXEMPLOS".

"FALTA-NOS, PORÉM, CONTINUIDADE DE AÇÃO". "FALTA-NOS AINDA BEM COMPREENDER QUE O RENDIMENTO DO TRABALHO ESTÁ EM RELAÇÃO DIRETA COM A CULTURA SOCIAL".

"ESTA É UMA REALIDADE DESTINADA A SATISFAZER AS NECESSIDADES DO HOMEM, AMPLIANDO A SUA EXISTÊNCIA FÍSICA, AUMENTANDO A EFICIÊNCIA INDIVIDUAL, A CAPACIDADE DE AÇÃO, A LARGUEZA DE VISTAS, A PROFUNDIDADE DE PENSAMENTO".

ÉIS O QUE PRETENDE ALCANÇAR, AINDA QUE REMOTAMENTE, O

SERVIÇO DE RECREAÇÃO DO DEPARTAMENTO QUE SE PROJETA ORGANIZAR NA VIAÇÃO FÉRREA.

### SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL

SERÁ ORIENTADO POR UM FERROVIÁRIO COM CONHECIMENTOS GENERALIZADOS SOBRE ASSUNTOS ECONÔMICO-SOCIAIS.

DIVIDIR-SE-Á EM TRES SETORES, A SABER:

SECÇÃO DE AUXÍLIOS, COM A INCUMBÊNCIA DE AUXILIAR, FISCALIZAR E UNIFICAR AS SOCIEDADES FERROVIÁRIAS E DE ENCAMINHAR, METODIZAR E FACILITAR AS INICIATIVAS RELACIONADAS COM O PROBLEMA DA HABITAÇÃO.

SECÇÃO DE INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS, COM O ENCARGO DE ESTUDAR, ORGANIZAR E DIRIGIR AS INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS, DE INCENTIVAR A ECONOMIA E COOPERAR, COM A SECÇÃO DE ENSINO DOMÉSTICO, NA PREPARAÇÃO E APROVEITAMENTO DOS DESCENDENTES E DEPENDENTES DOS FERROVIÁRIOS EM TRABALHOS DOMÉSTICOS.

SECÇÃO DE ALIMENTAÇÃO, COM AS ATRIBUIÇÕES DE: ESTUDAR, ORGANIZAR E ORIENTAR O FUNCIONAMENTO DE RESTAURANTES E REFEITÓRIOS, PARTICULARMENTE PARA OS FERROVIÁRIOS QUE LABUTAM NOS TRENS OU EM PONTOS DISTANTES DE SUAS RESIDÊNCIAS; ESTIMULAR E ORIENTAR O PLANTIO DE HORTAS, JARDINS, POMARES, PEQUENAS LAVOURAS E A CRIAÇÃO DOMÉSTICA; FOMENTAR O COOPERATIVISMO AGRÍCOLA.

### JUSTIFICAÇÃO

SEJAM QUAIS FOREM AS CAUSAS DA ATUAL ESTRUTURA ECONÔMICA DO PAÍS, TENHAM OS PODERES PÚBLICOS ESTA OU AQUELA RESPONSABILIDADE PELA SITUAÇÃO DIFÍCIL QUE O BRASIL ATRAVESSA, A VERDADE, A TRISTE REALIDADE É QUE OS FERROVIÁRIOS SUL-RIOGRANDENSES, COMO TANTOS OUTROS PROFISSIONAIS, ENFRENTAM NOS DIAS QUE CORREM, APESAR DOS SALÁRIOS QUE PERCEBEM, ENORMES DIFICULDADES PARA MANTER UMA VIDA DIGNA.

O PROBLEMA NO ENTANTO NÃO É FACIL DE SOLUCIONAR E O SALÁRIO MAIOR QUE EXIGE TARIFAS MAIS ALTA SÓ TEM CONCORRIDO PA

RA AGRAVAL-O

TEMOS, PORTANTO, QUE APELAR PARA NÓS MESMOS, PARA AS NOSSAS PRÓPRIAS ENERGIAS E APTIDÕES E PARA O CONCURSO DOS QUE COMPÕEM O NOSSO LAR, DE MODO A OBTERMOS PROVENTOS AUXILIARES PARA A NOSSA MANUTENÇÃO COMO, EM PARTE, AS PRÁTICA EM, ALGUNS NÚCLEOS E DE QUE É EXEMPLO ELOQUENTE A GRANJA FERROVIÁRIA DE OLIMPO.

EM OUTRAS PALAVRAS, O QUE NOS COMPETE FAZER É AMPLIAR A OBRA BENEMÉRITA DO IRMÃO ESTANISLAU, QUE TÃO FECUNDOS RESULTADOS VEM COLHENDO DE ANO A ANO.

EXPRIMEM MELHOR A REALIDADE OS INFORMES E CIFRAS SEGUINTE QUE FIGURAM NO ÚLTIMO RELATÓRIO DA COOPERATIVA:

"DANDO COMBATE SEM TREGUAS À DESNUTRIÇÃO E À SUB ALIMENTAÇÃO, TEMOS PROPORCIONADO A CRIAÇÃO DE MILHARES DE HORTAS TURMEIRAS E UM NÚMERO APRECIÁVEL DE LAVOURAS MAIORES, PARA O CULTIVO DAS QUAIS FORAM DISTRIBUÍDOS, EM 1946, DEZENAS DE QUILOS DE SEMENTES DE HORTALIÇAS VÁRIAS, MAIS DE 1 000 QUILOS DE GRÃOS DIVERSOS, TAIS COMO FEIJÃO, MILHO, AMENDOIM, SOJA, FAVA, ERVILHA, ETC.; 1 000 SACOS DE RAMAS DE BATATA DOCE E MAIS DE 100 METROS CUBICOS DE RAMA DE AIPIM, ETC.."

"ALÉM DE INÚMERAS HORTAS E LAVOURAS, TOMOU TAMBÉM INCREMENTO NATURAL A CRIAÇÃO DE CABRAS LEITEIRAS, SENDO ADQUIRIDAS E DISTRIBUIDAS AO LONGO DA LINHA ALGUMAS CENTENAS, BEM COMO QUASE UMA CENTENA DE VACAS".

"PARA O MELHORAMENTO DOS NOSSOS 20 POSTOS DE CRIAÇÃO E REPRODUÇÃO, FORAM ADQUIRIDOS NA ARGENTINA REPRODUTORES DE FI NA RAÇA".

"DISTRIBUIU-SE INSTRUMENTOS E VENENOS PARA DAR COMBATE ÀS PRAGAS DA LAVOURA, BEM COMO ARADOS E ANIMAIS DE TRACÇÃO".

"ARRENDOU-SE ÁREAS DE TERRA PARA O CULTIVO DE MAIORES LAVOURAS, DENTRO DAS NOSSAS POSSIBILIDADES". "O DESENVOLVIMENTO DOS POMARES MERECEU, TAMBÉM, ESPECIAL ATENÇÃO, DISTRIBUINDO-SE 10 000 MUDAS DE ÁRVORES FRUTÍFERAS DIVERSAS". "A CRIA

ÇÃO DE AVES, ANIMAIS DOMÉSTICOS E DE ABELHAS TEVE, TAMBÉM, GRANDE IMPULSO, SENDO JÁ REAL O SEU APROVEITAMENTO".

"PROPUGNANDO PELA CRIAÇÃO DE UMA INDÚSTRIA DOMÉSTICA NO MEIO FERROVIÁRIO, IMPULSIONAMOS O CULTIVO DO BICHO DA SEDA".

"A ESTAÇÃO EXPERIMENTAL DE SERICICULTURA DE BENTO GONÇALVES JÁ DISTRIBUIU, POR NOSSO INTERMÉDIO, GRANDE QUANTIDADE DE MUDAS DE AMOREIRA E DE ÓVULOS DO BICHO DA SEDA, COMPROMETENDO-SE A ADQUIRIR, POR PREÇOS RAZOÁVEIS, TODA A PRODUÇÃO DE CASULOS ORIUNDOS DO MEIO FERROVIÁRIO". "MANTIVEMOS CONTÍNUOS CONTATOS COM OS PODERES PÚBLICOS RECEBENDO NÃO SÓ CONSOLADOR APOIO, COMO NOTÁVEL COLABORAÇÃO MATERIAL". "MERECEMOS, IGUALMENTE, VALIOSO E INESTIMÁVEL AUXÍLIO DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL".

"NOSSOS ESFORÇOS FORAM BEM CORRESPONDIDOS, POIS A CAMPANHA DE ALIMENTAÇÃO PROPORCIONOU AOS FERROVIÁRIOS MEIOS CAPAZES E EFICIENTES PARA ENFRENTAR A TERRÍVEL INFLAÇÃO DE NOSSOS DIAS".

"PARA COMPROVAR ESTA ASSERTIVA, BASTA CITAR ALGUNS ALGARISMOS DAS COLHEITAS FEITAS EM 1946, DA QUAL TIVEMOS CONHECIMENTO E QUE SÃO:

FEIJÃO	43 360	QUILOS
ARROZ	14 600	"
TRIGO	7 480	"
MILHO	471 835	"
AMENDOIM	9 575	"
ERVILHA E LENTILHA	872	"
BATATA INGLESA	22 327	"
BATATA DOCE	42 779	"
AIPIM	232 330	"
CEBOLA	80	"
ABÓBORAS E MORANGAS	32 660,	AFORA GRANDE

DE QUANTIDADE DE VERDURAS E HORTALIÇAS". "NO TRECHO DA INSPEÇÃO DE LINHA, DE MONTENEGRO, FORAM COLHIDOS 8 000 CACHOS DE BANANA". "EM MOEDA CORRENTE, TAL COLHEITA REPRESENTA NADA MENOS DE R\$ 700 000,00 DE ECONOMIA PARA OS FERROVIÁRIOS".

ENTRETANTO, É IMPRESCINDÍVEL COORDENAR E ORIENTAR AS

FORÇAS EM AÇÃO, COMO É INDISPENSÁVEL, TAMBÉM, ENSINAR E GUIAR OS FAMILIARES DO FERROVIÁRIO, EM MISTÉRES PRÁTICOS, PARA QUE DO ESFORÇO COMUM RESULTE O BEM GERAL.

EIS PORQUE, ENTÃO, SE COGITA DE INCLUIR NO NOVO DEPARTAMENTO O SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL, QUE SERÁ O COORDENADOR E ORIENTADOR DAS ASSOCIAÇÕES DE CLASSE INTERESSADAS NA QUESTÃO, DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DOMÉSTICA E DE TODOS OS ESFORÇOS QUE CONVERGIREM PARA MELHORAR AS CONDIÇÕES DE ALIMENTAÇÃO E DE HABITAÇÃO DA CLASSE FERROVIÁRIA RIOGRANDENSE.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O II CONGRESSO BRASILEIRO DE ENGENHARIA E, INDÚSTRIA, REUNIDO ÚLTIMAMENTE NO RIO DE JANEIRO, DENTRE OUTRAS RECOMENDAÇÕES, FEZ AS SEGUINTEs:

- " - QUE OS ENGENHEIROS BRASILEIROS, ISOLADAMENTE, PROCUREM REALIZAR UM TRABALHO INTENSO NO SENTIDO DE ELEVAR A CAPACIDADE E VALOR DE CADA ELEMENTO DO TRABALHO HUMANO, BUSCANDO, NA RACIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS, ELEMENTOS PARA UMA MELHOR REMUNERAÇÃO DA MÃO-DE-OBRA";
- " - QUE OS RESPONSÁVEIS PELO TRABALHO PROCUREM INDEPENDENTEMENTE DE FISCALIZAÇÃO, INCUTIR, NOS ELEMENTOS COMPONENTES DA MÃO-DE-OBRA, UMA NOÇÃO EXATA DOS SEUS DIREITOS E DEVERES E INSISTIR EM EDUCÁ-LOS, FAZENDO-LHES COMPREENDER QUE A TODO DIREITO CORRESPONDE UM DEVER, CUJO NÃO CUMPRIMENTO SATISFATÓRIO OS ENFRAQUECE PERANTE A COMUNIDADE E PRINCIPALMENTE PERANTE OS RESPONSÁVEIS PELA ADMINISTRAÇÃO, EM SUA JUSTA ASPIRAÇÃO A UMA MELHORIA DE SITUAÇÃO SOCIAL";
- " - QUE A REMUNERAÇÃO DO TRABALHO, SELECIONADA A MÃO-DE-OBRA, SEJA FIXADA DE MODO A ASSEGURAR A MANUTENÇÃO DA FAMÍLIA E A EDUCAÇÃO DOS FILHOS";
- " - QUE SE CONSIDERE COMO EXPRESSÃO DE ALTA JUSTIÇA SOCIAL A PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS, ESTUDADA DE MODO A INTERESSAR O OPERÁRIO OU TRABALHADOR NA PRODU-

ÇÃO DA EMPRESA";

- " - QUE, AO DETERMINAR ESSA PARTICIPAÇÃO, SEJAM LEVADOS EM CONTA, NÃO APENAS O SALÁRIO, MAS OUTROS ELEMENTOS, COMO ASSIDUIDADE, PRODUTIVIDADE, DEDICAÇÃO AO SERVIÇO, ANTIGUIDADE, CONCEITO DOS CHEFES, ETC.";
- " - QUE, DESSA PARTICIPAÇÃO, SE DESTAQUE UMA RESERVA DESTINADA A REGULARIZAR A DISTRIBUIÇÃO DOS LUCROS, POR MEIO DE AÇÕES DA EMPRESA PERIÓDICAMENTE OBTIDAS POR AQUISIÇÃO NO MERCADO OU POR AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL";
- " - QUE OS CONTRATOS DOS TÉCNICOS SEJAM FEITOS COM A PREOCUPAÇÃO DE PRESTIGIAR O ESPECIALISTA, ASSEGURANDO-LHE DA MELHOR MANEIRA OS BENEFÍCIOS QUE O VINCULEM AO TRABALHO";
- " - QUE A REMUNERAÇÃO DOS TÉCNICOS TENHA POR BASE A SUA INFLUÊNCIA NO AUMENTO DOS LUCROS DA EMPRESA".

A CRIAÇÃO DE UM DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL NAS ESTRADAS DE FERRO VEM DE ENCONTRO A TÃO OPORTUNAS RECOMENDAÇÕES E DESSSE MODO, SUGERIMOS, AO APRESENTAR UM PROJETO DE ORGANIZAÇÃO DESSE ORGANISMO FERROVIÁRIO, QUE A REUNIÃO DOS SRs. DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO ADOTE AS SEGUINTEs CONCLUSÕES:

- 1º) QUE AS ESTRADAS DE FERRO, DE ACÔRDO COM AS SUAS POSSIBILIDADES, PROCUREM ORGANIZAR DEPARTAMENTOS OU SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, DE MODO A PROPORCIONAR SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL, SERVIÇO SOCIAL, SERVIÇO ECONÓMICO-SOCIAL, EDUCAÇÃO E RECREAÇÃO AOS FERROVIÁRIOS E SUAS FAMÍLIAS;
- 2º) QUE, PARA CUSTEAR AS DESPESAS CORRESPONDENTES, PROCURE CADA ESTRADA DE FERRO CRIAR UM "FUNDO SOCIAL" QUE PODERÁ SER CONSTITUIDO DE PARTE RAZOÁVEL DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS".

**Dr. ARTHUR CASTILHO:-** OUVISTES A LEITURA DO BRILHANTE

3) Serviço de Ensino e Seleção Profissional

FUNCIONARAM OS SEGUINTE CURSOS:

FORMAÇÃO DE ARTIFICES COM	105 ALUNOS
APERFEIÇOAMENTO DE OPERÁRIOS COM	88
PREPARO DE MAQUINISTAS COM	24
PREPARO DE TELEGRAFISTAS COM	25
<b>TOTAL:</b>	<b>242 ALUNOS.</b>

AS DESPESAS COM ESSE SERVIÇO DISTRIBUIRAM-SE DA SE-  
GUINTE FORMA:

PESSOAL EFETIVO	277	315,00
MATERIAL	107	387,50
DESPESAS DIVERSAS	174	137,80
<b>TOTAL:</b>	<b>558</b>	<b>840,30</b>

MAS, O QUE ESTÁ REALIZADO OU EM EXECUÇÃO NÃO ATENDE  
AINDA ÀS NECESSIDADES DA COLETIVIDADE FERROVIÁRIA DO RIO GRAN-  
DE DO SUL E DAÍ A NECESSIDADE DE SE ORGANIZAR UM SERVIÇO ESPE-  
CIALIZADO NA VIAÇÃO FERREA, QUE TENHA POR FIM ESTUDAR TODOS OS  
ASSUNTOS DE ORDEM SOCIAL DOS FERROVIÁRIOS, EM BASES MAIS AM-  
PLAS E MAIS CONDIZENTES COM A ATUALIDADE.

ALÉM DA SUA FUNÇÃO POLÍTICO-ECONÔMICO, O FERROVIA-  
RIO ATUA COMO INTERMEDIÁRIO, DIRETO OU INDIRETO, DAS MANIFESTA-  
ÇÕES DA SOCIEDADE QUE O RODEIA, QUER EXERÇA SUAS ATIVIDADES  
NUM GRANDE CENTRO URBANO OU NUM PONTO ISOLADO DA ESTRADA.

ASSIM, UM AGENTE DE ESTAÇÃO, BEM EDUCADO E SUFICIENTE  
MENTE INSTRUÍDO, DESTACADO POR VÁRIOS ANOS NUMA ZONA AGRÍCO-  
LA, QUANDO REMOVIDO PARA REGIÃO DIFERENTE LEVA CONSIGO UMA DO-  
SE APRECIÁVEL DE CONHECIMENTOS SOBRE AGRICULTURA QUE NECESSARI-  
AMENTE TENDE A TRANSMITIR AO NOVO MEIO EM QUE PASSA A VIVER.

UMA MAQUINISTA, POR ONDE QUER QUE VIAJE, DE UMA OU  
DE OUTRA FORMA, DISTRIBUE LIÇÕES ELEMENTARES SOBRE MÁQUINAS A  
VAPOR.

CENTRAL DO BRASIL COM O SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL ÀS FAMILIAS DOS FERROVIÁRIOS ESTÁ ORGANIZANDO O SEU DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL DO FERROVIÁRIO, DENTRO DE LIMITES AMPLOS DE ORIENTAÇÃO TOTAL NO ASSUNTO, DANDO UM ASPECTO E UMA ASSISTÊNCIA EXTENSIVA, PRINCIPALMENTE À FAMÍLIA DOS FERROVIÁRIOS, DE MANEIRA A TER A MAIOR PRODUÇÃO DE TRABALHO, ORIUNDA DA SEGURANÇA EM QUE ELE FICA, POIS O EMPREGADOR NÃO SÓ CUIDA DO BEM ESTAR INDIVIDUAL, COMO DO BEM ESTAR DE TODA A FAMÍLIA DO TRABALHADOR, AMPARADA NA OBRA QUE ESTÁ REALIZANDO ATRAVÉS DAQUELE DEPARTAMENTO.

NATURALMENTE SÃO NECESSÁRIOS RECURSOS MATERIAIS E IS SO O SR. MINISTRO CLOVIS PESTANA, NUMA AMPLA VISÃO DO PROBLEMA, PROCURA SOLUCIONAR O PROBLEMA DE ASSISTÊNCIA COM A MAJORAÇÃO DE TAXAS ADICIONAIS PARA ADOÇÃO OPCIONAL PELA ESTRADA QUE DESEJAREM TER ESSE SERVIÇO ORGANIZADO NOS MOLDES PRECONIZADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO.

DEVO CONFESSAR DE PÚBLICO QUE ESTA ORIENTAÇÃO CALOU PROFUNDAMENTE EM MEU ESPÍRITO COMO OBRA A SER DEFINITIVAMENTE REALIZADA DEVIDO PRINCIPALMENTE À OBSERVAÇÃO DO SERVIÇO REALIZADO NO RIO GRANDE DO SUL. LÁ TIVEMOS VÁRIOS BATALHADORES EM PRÓL DESSAS IDEIAS E EU PEÇO PERMISSÃO PARA DESTACAR ALÉM DO DR. ÁTILA, QUE VEM DE PRONUNCIAR A SUA PRECISA E BRILHANTE ORAÇÃO, ALÉM DA AÇÃO FECUNDA DOS DIVERSOS DIRETORES QUE AUXILIARAM ESSA OBRA, O NOME DE UM ILUSTRE CONFRADE, DR. MARIO GOULART DOS REIS QUE FOI UM DOS ESPÍRITOS MAIS LUCIDOS NA SOLUÇÃO DESSE PROBLEMA E QUE TEVE SEMPRE ESSA PREOCUPAÇÃO DA SOLUÇÃO RELIGIOSA DA QUESTÃO. FOI O INSPIRADOR DE UM TRABALHO QUE EU TIVE A HONRA DE COLABORAR E APRESENTAR AO 3º CONGRESSO DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA, EM BELO HORIZONTE, EM CUJO TRABALHO APROVEITEI TUDO DA OBRA MAGNÍFICA DO DR. MARIO DOS REIS, INCLUSIVE O TÍTULO BEM SUGESTIVO E TIVE O CUIDADO DE EXPLICAR NO PREFÁCIO QUE ATÉ O TÍTULO ERA TRABALHO DO DR. MARIO REIS. FOI A OBRA LANÇADA EM BELO HORIZONTE À DISCESSÃO DAQUELE CONGRESSO SOB O TÍTULO "A HUMANIZAÇÃO DA VIDA DO FERROVIÁRIO BRASILEIRO".

TIVE COMO, ERA NATURAL NO MEIO, ALGUMAS RESERVAS, ALGUMAS CONTRADITAS MAS, EM FINAL, A TESE FOI APROVADA NAS SUAS CONCLUSÕES E DECORRE A FORMAÇÃO DO REGULAMENTO DA TAXA DE MELHORAMENTOS, COM PARCELA DE 20% DA ARRECADAÇÃO LIGADA À CONSTRUÇÃO DOS ALOJAMENTOS E CASAS PARA FERROVIÁRIOS DE UMA PROPOSIÇÃO LANÇADA NAQUELA TESE: PORISSO, CONGRATULO-ME COM O SR. ÁTILA DO AMARAL, COM DR. PARREIRAS E, COM OS DIGNOS COLEGAS DA VIAÇÃO FÉRREA, PELA MAGNÍFICA ATUAÇÃO NESSE SETOR, DANDO AO FERROVIÁRIO AQUELE AUXÍLIO MATERIAL E ESPIRITUAL INDISPENSÁ-

VEL, PORÉM TAMBÉM TRABALHADO EM CONSEQUENCIA DESSA AÇÃO PARA O PRÓPRIO AUMENTO DA PRODUÇÃO, DE VEZ QUE O OPERÁRIO, ASSIM AMPARADO, EM TODO SENTIDO, É REALMENTE UM MAGNÍFICO PRODUTOR DE OBRAS.

PROSSEGUINDO, VOU DAR A PALAVRA AO SEGUNDO ORADOR INSCRITO, REPRESENTANDO, TAMBÉM, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.



Dr. MARIO GOULART DOS REIS

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

EM 1940, EM BELO HORIZONTE, NO 3º CONGRESSO BRASILEIRO DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA, O ENGº ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO APRESENTOU, COMO DISSE, EM COLABORAÇÃO COM O SEU FILHO FERNANDO BELTRÃO CASTILHO, UM SUBSTANCIOSO ESTUDO SOBRE A HUMANIZAÇÃO DA VIDA DO FERROVIÁRIO E TORNOU-SE, NO MEIO FERROVIÁRIO, DE FATO O PIONEIRO DESSE MOVIMENTO QUE HOJE SE ESBOÇA EM TÓDAS AS REDES BRASILEIRAS. É COM SATISFAÇÃO QUE RETOMAMOS, AGORA, O ASSUNTO, PARA FOCALIZA-LO SOB NOVO ASPECTO. PRETENDE MOS PROVAR QUE A HUMANIZAÇÃO DOS TRABALHOS NAS FERROVIAS É UM DOS MEIOS MAIS ECONOMICOS PARA SE CONSEGUIR O NECESSÁRIO, DESEJADO E PROCURADO AUMENTO DA PRODUÇÃO. O TÍTULO QUE DEMOS AO TRABALHO QUE VAE SER LIDO É O SEGUINTE: "COMO, SEM GRANDES DESPESAS, AUMENTAR A PRODUÇÃO."

## I N T R O D U Ç Ã O

É HOJE INDISCUTÍVEL QUE O MELHOR PROCESSO PARA SE CONSEGUIR A MELHORIA DA PRODUÇÃO, É A ORGANIZAÇÃO RACIONAL DO TRABALHO, COM MEDIDAS QUE VISEM NÃO SO AO MEIO, AS TECNICAS E AOS MÉTODOS, COMO TAMBÉM AO HOMEM DO TRABALHO.

O ÚNICO LIMITE QUE SE DEVE FAZER À ORGANIZAÇÃO CIENTÍFICA, É O QUE ESTABELECE A "CARTA DE PAZ SOCIAL" DE TERESÓPOLIS, ACONSELHANDO (LETRA B DO ITEM 7) QUE SE EVITE QUE A RACIONALIZAÇÃO AFETE A PERSONALIDADE DO TRABALHADOR E VENHA DESTRUIR, OU ENFRAQUECER, OS VALORES HUMANOS, CUJA EXPANSÃO E PERFECTIBILIDADE DEVEM SER ASSEGURADAS.

A EFICIÊNCIA DEVERÁ SER PROCURADA, POR CONSEQUINTE, SÓ "TANTO QUANTO" NÃO PREJUDIQUE O TRABALHADOR, ENQUANTO PESSOA HUMANA.

É ESTA A NORMA QUE HUMANIZA A ORGANIZAÇÃO CIENTÍFICA DO TRABALHO E DÁ UM SENTIDO HUMANO AO PROCESSO DE PRODUÇÃO.

NAS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO, MUITAS MEDIDAS PODE-

RÃO SER TOMADAS PARA A RACIONALIZAÇÃO PAULATINA DOS TRABALHOS, DESDE A FIXAÇÃO DE ÉPOCAS ADEQUADAS À CAPINA DA LINHA, ATÉ A RACIONAL ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS EM SÉRIE, NAS OFICINAS.

IREMOS, PORÉM, EXAMINAR APENAS ALGUMAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS QUE SE REFEREM ESPECIALMENTE AO PESSOAL E QUE SERVIRÃO PARA AUMENTAR A PRODUÇÃO SEM GRANDES DESPESAS.

### SELEÇÃO E ADAPTAÇÃO

É PONTO PACÍFICO QUE, SOB VÁRIOS ASPECTOS, O FATOR MAIS IMPORTANTE DA PRODUÇÃO É O HOMEM.

AS MÁQUINAS DO MAIS ALTO RENDIMENTO, TORNAM-SE DE BAIXA EFICIÊNCIA, NAS MÃOS DE CONDUTORES INÁBEIS, DESCUIDADOS OU DE MÁ VONTADE.

AS MATÉRIAS PRIMAS DO MAIS ALTO PREÇO OU VALOR, SÃO DISPERDIÇADAS OU MAL APLICADAS, QUANDO ENTREGUES AO LABOR DE PESSOAL INEXPERIENTE OU DESCONTENTE.

OS MELHORES MÉTODOS OU PROCESSOS DE PRODUÇÃO, ALCANÇAM RESULTADOS MEDÍOCRES, QUANDO DESCOORDENADOS PELA FALTA DE COLABORAÇÃO CONSCIENTE DOS QUE COM ELES TRABALHAM.

A SELEÇÃO INTELIGENTE E ADEQUADA DO PESSOAL PARA AS DIVERSAS TAREFAS DE UMA ESTRADA DE FERRO, É, POIS, CONDIÇÃO FUNDAMENTAL À MELHORIA DA SUA PRODUÇÃO.

ISTO NÃO QUER DIZER QUE, DESDE LOGO, AS NOSSAS ESTRADAS DE FERRO DEVAM ESTAR PROVIDAS DE UM COMPLETO GABINETE DE PSICOTÉCNICA PARA DESCOBRIR E AVALIAR AS APTIDÕES DO PESSOAL.

É SUFICIENTE QUE:

- 1º) COLIGADAS OU POR MEIO DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, CONTRATEM ALGUNS ESPECIALISTAS (1) PARA ANALISAR, ESPECIFICAR E CLASSIFICAR OS DI-

VERSOS CARGOS E FUNÇÕES EXERCIDOS PELO PESSOAL FERROVIÁRIO E OS CONHECIMENTOS, APTIDÕES E QUALIDADES NECESSÁRIOS PARA BEM DESEMPENHÁ-LOS (SERVIÇO ESTE QUE PODERÁ SER FEITO DENTRO DE UM ANO E (2) PODERÁ BENEFICIAR A TÓDAS AS ESTRADAS DE FERRO).

- (1) - O GOVÊNRO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL CONTRATOU DOIS ESPECIALISTAS, UM COM O D.A.S.P. E OUTRO COM O MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES, PARA ESPECIFICAREM E CLASSIFICAREM OS CARGOS E FUNÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL. UM EXCELENTE TRABALHO FOI APRESENTADO DEPOIS DE 7 MESES DE ESTUDOS.
- (2) - SE FOI RAZOÁVEL A PADRONIZAÇÃO DAS CONTAS " AFIM DE FACILITAR OS SERVIÇOS CONTABEIS DAS ESTRADAS DE FERRO, SE SE RECOMENDAM GASTOS COM PESQUISAS TÉCNICO-ECONÔMICAS" PARA ORIENTAREM, COM ACERTO, OS TRABALHOS TÉCNICOS-ECONÔMICOS, PORQUE NÃO SERÁ ACONSELHÁVEL A ANÁLISE, ESPECIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS CARGOS E FUNÇÕES QUE IRÃO, TAMBÉM, FACILITAR E ORIENTAR, COM ACERTO, A SELEÇÃO E APERFEIÇOAMENTO TO FUNCIONAL DO PESSOAL?

28) PROVENHAM TÓDAS AS FUNÇÕES, OU A MAIORIA, POR MEIO DE "PROVAS DE HABILITAÇÃO", QUE DEVEM CONSTATAR SE OS CANDIDATOS POSSUEM AS APTIDÕES, QUALIDADES E CONHECIMENTOS MÍNIMOS NECESSÁRIOS PARA O BOM EXERCÍCIO DA FUNÇÃO.

ESTAS "PROVAS" PODERÃO SER FEITAS, PARA CERTAS FUNÇÕES, POR MEIO DE UM PEÍODO EXPERIMENTAL OU DE ESTÁGIO.

39) DEPOIS DE CADA ANO DE EXERCÍCIO, VERIFIQUEM SE O FERROVIÁRIO ESTÁ ADÁPTADO A SUA FUNÇÃO, POR MEIO DE OBSERVAÇÕES SISTEMÁTICAS, FEITAS PELOS CHEFES IMEDIATOS, E REFERENTES AOS SEUS CONHECIMENTOS E APTIDÕES PRODUTIVIDADE, INICIATIVA E CONDUTA.

COM REFERÊNCIA A CADA FUNÇÃO, OU PARA GRUPOS DELAS, PODERÁ SER ORGANIZADA UMA SÉRIE DE PERGUNTAS CUJAS RESPOSTAS ORIENTARÃO A ADMINISTRAÇÃO, SOBRE A CONVENIÊNCIA OU NÃO DE MANTER O FERROVIÁRIO NA FUNÇÃO, TRANSFERÍ-LO OU EXONERÁ-LO.

O QUADRO ANEXO ILUSTRA A MANEIRA DE CONSEGUIR-SE

COM RELATIVA FACILIDADE, UMA IDÉIA SÔBRE O VALOR FUNCIONAL DO EMPREGADO FERROVIÁRIO.

É ÓBVIO QUE AQUELES QUE, EXPERIMENTALMENTE, DEMONSTRAREM BAIXA PRODUTIVIDADE, DEFICIENTES CONHECIMENTOS E APTIDÕES, FRACA INICIATIVA OU MÁ CONDUTA, NÃO DEVEM SER MANTIDOS NA FUNÇÃO, SOB PENA DE VIREM A INFLUIR PARA A BAIXA PRODUÇÃO.

A ADMINISTRAÇÃO QUE TIVER UMA ORGANIZAÇÃO CIENTÍFICA OU RACIONAL, EXIGIRÁ, NESTES CASOS, A TRANSFERÊNCIA DO EMPREGADO PARA OUTRA FUNÇÃO OU, AO MENOS, PARA OUTRO MEIO.

DIZEMOS AO MENOS PARA OUTRO MEIO PORQUE, ÀS VEZES, AS DEFICIÊNCIAS SÃO AGRAVADAS PELA FALTA DE ENTENDIMENTO COM OS CHEFES IMEDIATOS.

A REMOÇÃO OU MUDANÇA DE MEIO PODERÁ FACILITAR A ADAPTAÇÃO DO EMPREGADO A MESMA FUNÇÃO.

\*

É DE SE NOTAR QUE, SOBRETUDO PARA O EXERCÍCIO DE CERTAS FUNÇÕES, TORNA-SE INDISPENSÁVEL A PESQUISA E APRECIÇÃO DAS QUALIDADES MORAIS DOS EMPREGADOS CANDIDATOS.

PARA AS FUNÇÕES DE TESOUREIRO, PAGADOR, AGENTE DE GRANDES ESTAÇÕES, ETC. NUNCA SE DEVERIA ADMITIR UM EMPREGADO JOGADOR.

PARA AS FUNÇÕES DE COMPRADOR, RECEBEDOR DE MATERIAIS, ETC. NUNCA SE DEVERIA ADMITIR UM EMPREGADO ENDIVIDADO.

PARA A DIREÇÃO DE UMA SEÇÃO COM MUITAS MOÇAS, NÃO SE DEVERIA ADMITIR EMPREGADO SEM UM DETERMINADO GRAU DE COMPOSTURA MORAL ETC.

A MELHORIA DE PRODUÇÃO, NAS ESTRADAS DE FERRO, SE FARÁ SENTIR DE UMA MANEIRA TANTO MAIS SENSÍVEL, QUANTO MELHOR FOR A SELEÇÃO E ADAPTAÇÃO DE SEU PESSOAL ÀS DIVERSAS FUNÇÕES.

ENSINO FUNCIONAL E TREINAMENTO

MAS, NÃO BASTARÁ QUE OS EMPREGADOS SEJAM SELECIONADOS E READAPTADOS AS DIVERSAS FUNÇÕES.

É MISTER TAMBÉM QUE SE FACILITE E POSSIBILITE O APERFEIÇOAMENTO DO EXERCÍCIO DA FUNÇÃO, SOBRETUDO AOS QUE DEMONSTRAREM DEFICIÊNCIAS.

DAÍ A NECESSIDADE DE UM ENSINO FUNCIONAL SISTEMÁTICO.

ASSIM COMO HÁ CURSOS PARA APRENDIZES DE ARTÍFICES, PARA TELEGRAFISTAS E MAQUINISTAS, PORQUE, TAMBÉM, NÃO INSTITUÍ-LOS PARA AS OUTRAS FUNÇÕES?

A FALTA DE CONHECIMENTOS, APTIDÕES E QUALIDADES PARA O EXERCÍCIO DA FUNÇÃO, DIGAMOS DE GUARDA-CHAVES, NÃO PODERÁ TRAZER PARA A FERROVIA PREJUÍZOS ENORMES?

QUANTOS ACIDENTES OCORREM NO ANO POR CHAVES MAL FEITAS? O QUE REPRESENTAM EM DINHEIRO E EM VIDAS TAIS ACIDENTES?

SE CADA GUARDA-CHAVES, ANTES DE ADMITIDO NA FUNÇÃO, FOR OBRIGADO A PASSAR POR UM CURSO INTENSIVO, DE UMA SEMANA POR EXEMPLO, NO QUAL ÊLE VENHA A CONHECER:

- A) TODOS OS TIPOS DE CHAVES EM USO NA FERROVIA;
- B) OS DEFEITOS QUE COSTUMAM ELAS APRESENTAR;
- C) OS PREJUÍZOS QUE PODEM CAUSAR AS CHAVES MAL FEITAS;
- D) OS PREJUÍZOS QUE JÁ CAUSARAM NOS ANOS P.P. EM DI

NHEIRO, VIDAS E ORFANDE;

E) AS QUALIDADES QUE DEVEM TER OS GUARDA-CHAVES;

F) OS SEUS DEVERES E RESPONSABILIDADES

ETC.

COMPREENDE-SE, FÁCILMENTE, QUE OS ACIDENTES, POR CHAVE MAL FEITA, HÃO DE DIMINUIR, E AS DESPESAS COM OS CURSOS INTENSIVOS FUNCIONAIS SERÃO COMPENSADOS COM LARGUEZA. UM ÚNICO TOMBAMENTO PODERÁ CUSTAR MUITÍSSIMO MAIS QUE TODOS OS CURSOS REALIZADOS EM UM ANO.

O QUE SE DIZ DO GUARDA-CHAVES, PODERÁ DIZER-SE DO FEITOR DE LINHA, DO RONDA, DO TELEGRAFISTA, DO AGENTE, DO CONFERENTE, DO GUARDA-FREIOS, ETC.

NENHUM EMPREGADO DEVERIA ENTRAR NO EXERCÍCIO DE UMA NOVA FUNÇÃO, PARA A QUAL FOI ADMITIDO OU TRANSFERIDO, SEM PASSAR POR UM CURSO RÁPIDO, DE 3 A 15 DIAS, NO QUAL VIESSE A TOMAR CONHECIMENTO SISTEMATIZADO DA FUNÇÃO, SUAS DIFICULDADES, PERIGOS E RESPONSABILIDADES, E DAS QUALIDADES NECESSÁRIAS PARA BEM EXERCÊ-LAS.

\*

O COMPLEMENTO DÊSTES CURSOS FUNCIONAIS SÃO OS TREINAMENTOS DIRIGIDOS E SUPERVISIONADOS POR PESSOAS EXPERIMENTADAS, QUE POSSAM CONSTATAR DO APROVEITAMENTO PRÁTICO DOS CURSOS, OU VALORIZÁ-LOS, COM SUAS INSTRUÇÕES PRÁTICAS, NO SERVIÇO.

\*

NINGUÉM NEGARÁ, POR CERTO, AS VANTAGENS DO APERFEIÇOAMENTO FUNCIONAL DE EMPREGADOS DEFICIENTES, PARA CONSEGUIR-SE A MELHORIA DA PRODUÇÃO.

TAL DESPESA SERÁ PRODUTIVA, NOTADAMENTE NÃO SE COME

CANDO COM OS CURSOS DE FORMAÇÃO DE ARTÍFICES, QUE SÃO OS MAIS DISPENDIOSOS.

### III

#### FORMAÇÃO DE CHEFES

SE A SELEÇÃO E FORMAÇÃO DE EMPREGADOS, ADEQUADAS ÀS DIVERSAS FUNÇÕES, É UMA NECESSIDADE PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO, O QUE DIZER-SE DA CONVENIÊNCIA DA FORMAÇÃO DE CHEFES CAPAZES?

OS INCONVENIENTES E PREJUÍZOS DA ESCOLHA DE EMPREGADOS INEFICIENTES SÃO MULTIPLICADOS, POTENCIALIZADOS, COM A ESCOLHA DE CHEFES SEM AS QUALIDADES NECESSÁRIAS E CUJA ATUAÇÃO DESASTROSA SE IRRADIA POR TÔDA UMA TURMA, UM SEÇÃO, UM DEPARTAMENTO.

RAZÃO FORÇE, ACERTADAMENTE, MUITAS EMPRÊSAS, QUE AINDA NÃO POSSUEM UM SERVIÇO SISTEMATIZADO DE SELEÇÃO E ENSINO COMEÇAM COM UM SERVIÇO DE SELEÇÃO E TREINAMENTO DE CHEFES.

ESTÁ AO ALCANCE DE TODOS, CONSTATAR QUE AS DESIGNAÇÕES DE CHEFES PELO CRITÉRIO "CONFIANÇA", É GERALMENTE INEFICIENTE, PORQUE NÃO BASTA MERECEER CONFIANÇA, PARA SE TER QUALIDADES DE CHEFE.

NEM MESMO O CRITÉRIO DE FAZER AS DESIGNAÇÕES "POR PRÊMIO" À ANTIGUIDADE, OU MESMO "AO MÉRITO" DOS BONS EMPREGADOS EXECUTORES, PORQUE NEM SEMPRE OS EMPREGADOS MAIS ANTIGOS E NEM OS EXCELENTES EXECUTORES, POSSUEM AS QUALIDADES DE CHEFE.

AS ADMINISTRAÇÕES FERROVIÁRIAS QUE QUIZERM MELHORAR O VOLUME, A SEGURANÇA E O PREÇO DO TRANSPORTE, DEVEM PENSAR E PROCURAR FORMAR CHEFES.

SEJA, DE ANTEMÃO, SISTEMATIZANDO AS OBSERVAÇÕES SOBRE AS QUALIDADES DOS EMPREGADOS, CANDIDATOS PROVÁVEIS AS FUNÇÕES DE CHEFIA, (NOS BOLETINS DE MERECIMENTO OU POR MEIO DE INQUÉRITOS ESPECIAIS), SEJA ENCARREGANDO SUPERVISORES EXPERIEN-

TADOS DE TREINAR O EXERCÍCIO DAS FUNÇÕES DE CHEFIA. SUPERVISORES, QUE DISPONHAM DE TEMPO E TENHAM POR MISSÃO ÊSTE TREINAMENTO DE CHEFES EM FORMAÇÃO, E NÃO CHEFES HIERÁRQUICOS, ENCARGADOS DE MIL AFAZERES PRÓPRIOS.

EM TEMPO DETERMINADO, ÊLES DEVEM EXERCITÁ-LOS NA PLANIFICAÇÃO DE SERVIÇOS, NA ARTE DO COMANDO, NO CONTRÔLE, NO TRATO COM SUBALTERNOS, NO CONHECIMENTO DE SEUS DEVERES, QUALIDADES E DEFICIÊNCIAS, ETC.

UMA DAS COISAS FUNDAMENTAIS QUE DEVEM SER PESQUISADAS, SÃO AS QUALIDADES MORAIS DOS CANDIDATOS À CHEFIA.

NÃO SE DEVE ADMITIR COMO CHEFE, EMPREGADOS, MESMO DE GRANDE VALOR TÉCNICO, ANTIGUIDADE OU MERECIMENTO FUNCIONAL, QUE TENHAM O VÍCIO DO JOGO, QUE SEJAM CAPAZES DE PEDIR DINHEIRO EMPRESTADO A SUBALTERNOS, QUE SEJAM CAPAZES DE DESONRAR A FAMÍLIA DOS SUBALTERNOS OU COLEGAS, QUE SEJAM CAPAZES DE EMBEBER-SE EM PÚBLICO, ETC.

TAIS HOMENS, JAMAIS TERÃO FÔRÇA MORAL PARA IMPOR-SE.

TERÃO, FATALMENTE, QUE APOIAR-SE NA FÔRÇA QUE LHES VEM DA HIERARQUIA OU DA DISCIPLINA.

É EXATO QUE A PESQUISA DAS QUALIDADES OU DAS DEFICIÊNCIAS DE ORDEM MORAL É DAS MAIS DIFÍCEIS.

MAS, MUITOS BANCOS, COMPANHIAS E EMPRÊSAS, POR MEIO DE INQUÉRITOS CONFIDENCIAIS, FEITOS ENTRE VÁRIOS OU MUITOS EMPREGADOS DO MESMO GRUPO DO CANDIDATO (PARA QUE A APRECIACÃO SUBJETIVA POSSA SER AFERIDA), TÊM ALCANÇADO UM RESULTADO SATISFATÓRIO.

OS QUESTIONÁRIOS NÃO SÃO ASSINADOS E, POR ISSO, NÃO SE PODERÁ SABER QUAIS OS EMPREGADOS QUE PRESTARAM AS INFORMAÇÕES DESFAVORÁVEIS.

#### IV

### ASSISTÊNCIA SOCIAL

POR NÃO SER O EMPREGADO U' A MÁQUINA, MAS UMA PESSOA

HUMANA - SER RACIONAL COM NECESSIDADES NÃO SÓ BIOLÓGICAS E ECONÔMICAS A ATENDER, MAS, TAMBÉM, COM NECESSIDADES FAMILIARES, CULTURAIS, MORAIS E SOCIAIS QUE DEVE SATISFAZER - ÊLE, MESMO SE LECIONADO E PREPARADO PARA O EXERCÍCIO DE DETERMINADA FUNÇÃO, PODERÁ TORNAR-SE INEFICIENTE, SE SEUS PROBLEMAS PESSOAIS, FUNDAMENTAIS, ESTIVEREM POR RESOLVER.

A ANGÚSTIA DE SEUS PROBLEMAS SE REFLETIRÁ, FATALMENTE, EM SEUS TRABALHOS, DESVALORIZANDO-OS.

ASSIM COMO AS MÁQUINAS EXIGEM CONDIÇÕES ESPECIAIS DE INSTALAÇÃO, LUBRIFICAÇÃO, TEMPERATURA, PRESSÃO ATMOSFÉRICA, ETC. PARA ATINGIREM O MÁXIMO RENDIMENTO, TAMBÉM O HOMEM, EMBOIRA ESSENCIALMENTE DISTINTO DE U<sup>1</sup>A MÁQUINA, NECESSITA DE UM AMBIENTE FÍSICO E PSICOLÓGICO, NO MEIO EM QUE TRABALHA E UM ESTADO DE ESPÍRITO (REFLEXO DE SUA SITUAÇÃO FÍSICA, PSICOLÓGICA E MORAL), QUE LHE SÃO AS CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS PARA ALCANÇAR A MAIOR EFICIÊNCIA PRODUTIVA.

NÃO BASTA, POIS, QUE SE LHE DÊ DINHEIRO, QUE SE LHE PAGUE COM ALTO SALÁRIO.

SE A COMUNIDADE NÃO LHE OFERECER OS RECURSOS DE QUE NECESSITA, PARA SATISFAZER AS NECESSIDADES ESSENCIAIS DE SUA NATUREZA RACIONAL, LIVRE E SOCIAL, OU SE ELE NÃO SOUBER SERVIR SE DELES, SENTIR-SE-Á UM DEFICIENTE, UM DESCONTENTE, MESMO COM DINHEIRO.

SE AO LONGO DA LINHA FÉRREA, NÃO EXISTIREM CASAS COM UM MÍNIMO DE CONFORTO PARA SEREM HABITADAS, OU SE NÃO EXISTIREM ESCOLAS, SERVIÇO MÉDICO E ODONTOLÓGICO, ETC., POUCO ADIANTARÁ AO FERROVIÁRIO TER ALTO SALÁRIO, SE NÃO O PODE USAR PARA ATENDER AS SUAS NECESSIDADES ESSENCIAIS E AS DE SUA FAMILIA.

SE NOS CENTROS MAIORES, ONDE A COMUNIDADE JÁ DISPÕE DE SERVIÇOS COLETIVOS E OBRAS SOCIAIS, O EMPREGADO NÃO SABE COMO SERVIR-SE DELES, POR FALTA DE INSTRUÇÃO E EDUCAÇÃO, O ALTO SALÁRIO, NESTE CASO, SERÁ MAL USADO EM COISAS INADEQUADAS, INÚTEIS OU ATÉ PREJUDICIAIS.

URGE, POIS, QUE CADA FERROVIA, QUE QUEIRA AUMENTAR

A PRODUÇÃO COM A VALORIZAÇÃO DO FATOR-HOMEM, ORGANIZE UMA SEÇÃO, DIVISÃO OU DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL.

ESTE ÓRGÃO ADMINISTRATIVO TERÁ A FUNÇÃO DE HUMANIZAR O TRABALHO E VALORIZAR O FERROVIÁRIO, COMO HOMEM, CRIANDO, ASSIM, O MEIO FÍSICO E O AMBIENTE PSICOLÓGICO ÓTIMOS, PARA SER ALCANÇADA A MAIOR PRODUÇÃO.

TERÁ QUE PROMOVER, POR CONSEQUENTE:

- A) A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DE HABITAÇÃO INDIVIDUAL OU COLETIVA;
- B) A DEFESA DA SAÚDE, PRINCIPALMENTE POR MEIO DE MEDIDAS DE MEDICINA PREVENTIVA, COLÔNIAS DE FÉRIAS E ALIMENTAÇÃO ADEQUADA;
- C) A DEFESA DO SALÁRIO REAL, INCENTIVANDO E AUXILIANDO O PLANTIO DE HORTAS E POMARES, AS CRIAÇÕES DOMÉSTICAS, A ORGANIZAÇÃO DE PEQUENAS INDÚSTRIAS E O FOMENTO DE PEQUENAS COOPERATIVAS AGRÍCOLAS E DE PRODUÇÃO DE CARÁTER FAMILIAR;
- D) MEDIDAS DE PREVENÇÃO CONTRA ACIDENTES E DE SEGURANÇA SOCIAL;
- E) A CRIAÇÃO DE AGÊNCIAS DE SERVIÇO SOCIAL PARA TRATAR CASOS INDIVIDUAIS OU COLETIVOS;
- F) A CRIAÇÃO DE COOPERATIVAS DE CONSUMO;
- G) O BEM ESTAR SOCIAL E O APERFEIÇOAMENTO INTEGRAL (FÍSICO, INTELLECTUAL, MORAL E SOCIAL) DA COMUNIDADE FERROVIÁRIA, SERVINDO-SE DOS ESPORTES, DAS ESCOLAS, IGREJA E CENTROS DE DIVERSÕES, ETC. OU EM COLABORAÇÃO COM OS ÓRGÃOS AFINS EXISTENTES OU QUALQUER OUTRAS ENTIDADES PÚBLICAS OU PARTICULARES.

PARA CONSEGUIR COM MAIOR FACILIDADE O SEU OBJETIVO,

O ÓRGÃO DE ASSISTÊNCIA DEVERÁ EMPREGAR MÉTODOS CIENTÍFICOS E PROCESSOS PEDAGÓGICOS E DAÍ É MISTER QUE:

- 1º) APOIE-SE NO LEVANTAMENTO DAS REAIS NECESSIDADES DOS FERROVIÁRIOS DOS DIFERENTES LOCAIS E CATEGORIAS, PARA QUE A PLANIFICAÇÃO DE SUAS OBRAS, SERVIÇOS SOCIAIS E ATIVIDADES, CORRESPONDA A UMA REALIDADE;
- 2º) SIRVA-SE, O MAIS POSSÍVEL, DA INICIATIVA PARTICULAR, ESTIMULANDO-A, AUXILIANDO-A, COORDENANDO-A E COMPLETANDO-A;
- 3º) FUJA, CUIDADOSAMENTE, DE FAZER CRÊR AO PESSOAL QUE TUDO DEVE ESPERAR E SOLICITAR DA ESTRADA OU DO ESTADO;
- 4º) SUA AÇÃO SEJA ESTIMULADORA, COORDENADORA E SUPLETIVA;
- 5º) FAÇA, QUANTO POSSÍVEL, SEMPRE O FERROVIÁRIO AUTOR OU COLABORADOR DE SEU REAJUSTE À VIDA NORMAL DE HOMEM;
- 6º) CUIDE DE NÃO DESPERTAR A COBIÇA, A INVEJA E O GÔSTO DESREGRADO AO LUXO, AO GÔZO, AO ÓCIO E A TUDO AQUILO QUE TAMBÉM DEGRADA POR EXCESSO.

É EVIDENTE QUE A ATUAÇÃO DÊSTE ÓRGÃO ADMINISTRATIVO DEVE SER PLANIFICADA, ANO POR ANO, PARA SER RACIONAL.

OS PLANOS DEVEM SEMPRE VISAR AS NECESSIDADES MAIS URGENTES. LOCAL POR LOCAL.

EM CERTA ZONA, O PROBLEMA PRINCIPAL PODERÁ SER O DE HABITAÇÃO; EM OUTRA, SERÁ O DA SAÚDE OU O DA INSTRUÇÃO.

EM UM ANO, O PROBLEMA DA HABITAÇÃO TALVEZ EXIJA 80% DA VERBA DISPONÍVEL E NO ANO SEGUINTE, SÓ 20% DA VERBA.

O QUE IMPORTA É QUE CADA ESTRADA POSSA DISPOR, OU MELHOR, DEVA DISPOR DE UMA TAXA PREESTABELECIDA QUE LHE PERMITA, SEM DESCONTINUIDADE, IR REALIZANDO UMA RACIONAL ASSISTÊNCIA SOCIAL, EM FACE DAS MAIORES NECESSIDADES CONSTATADAS OBJETIVAMENTE NA COMUNIDADE FERROVIÁRIA, ANO POR ANO.

CRIANDO-SE UM AMBIENTE SOCIAL HUMANO, DIMINUIRÃO OS PROBLEMAS INERENTES À NATUREZA HUMANA QUE SE REFLETEM NA VIDA PROFISSIONAL E FAZEM BAIXAR A PRODUÇÃO.

QUE, DENTRO DE CERTOS LIMITES, OS GASTOS QUE SE FAZEM COM UMA ASSISTÊNCIA SOCIAL RACIONAL SÃO COMPENSADOS, PROVA A INICIATIVA DOS PATRÕES BRASILEIROS, CRIANDO O SESI E SESC.

ALÉM DISTO, O BEM ESTAR SOCIAL É FATOR IMPORTANTE NA PROMOÇÃO DO BEM ESTAR PSICOLÓGICO, NECESSÁRIO À ELEVAÇÃO DO MORAL DO PESSOAL, FATOR ESTE CAPITALÍSSIMO PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO, COMO SE VERÁ A SEGUIR.

## V

### ELEVAÇÃO DO MORAL

ENTENDE-SE, MODERNAMENTE, POR MORAL DE UMA INSTITUIÇÃO, EMPRÊSA OU REPARTIÇÃO PÚBLICA, O ESTADO DE ESPÍRITO COLETIVO ENTUSIASTA E DISPOSTO A TODOS OS SACRIFÍCIOS EM VISTA DE UM OBJETIVO COMUM.

ASSIM, O MORAL DE UMA TROPA É EXCELENTE, QUANDO O CONJUNTO DA TROPA ESTÁ DISPOSTO A ENFRENTAR E VENCER O INIMIGO.

O MORAL DE UMA FÁBRICA É ÓTIMO, QUANDO TODOS OS QUE NELA MOUREJAM SE ORGULHAM DO TRABALHO QUE FAZEM E DA EMPRESA A QUE PERTENCEM.

ESTUDOS RECENTES DE PSICOLOGIA APLICADA AO TRABALHO, REVELARAM QUE O FATOR PREDOMINANTE PARA ALCANÇAR-SE O MÁXIMO ESFORÇO PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO, É A ELEVAÇÃO DO MORAL.

CONSTATOU-SE QUE, MESMO NAS EMPRÊSAS QUE PAGAVAM AL

TOS SALÁRIOS E DISPUNHAM DE BOAS CONDIÇÕES DE TRABALHO (INSTALAÇÕES ORIENTADAS PELA FISIOTÉCNICA, SELEÇÃO FEITA COM O AUXÍLIO DA PSICOTÉCNICA, ETC.), OS OPERÁRIOS TINHAM AVERSÃO AO AMBIENTE DE TRABALHO E AOS QUE OS DIRIGIAM.

SENTIAM QUE OS PRÊMIOS-ESTÍMULOS, O RIGOR HIGIÊNICO, A ASSISTÊNCIA SOCIAL, ETC. NÃO ERAM DADOS POR CAUSA DELES - PESSOAS-HUMANAS - MAS POR CAUSA DO LUCRO QUE PODERIAM ALCANÇAR TRATADOS COM MAIS CUIDADO, COMO MOTORES-HUMANOS.

ÊSTE ESTADO DE ESPÍRITO COLETIVO - ÊSTE MORAL BAIXO - NÃO PODIA DEIXAR DE SE REFLETIR EM GRAU MAIOR OU MENOR NO NÍVEL DA PRODUÇÃO.

POR SUA VEZ, AS EMPRÊSAS, MESMO AS PEQUENAS OU PIOR APARELHADAS, SE CONSEGUEM UM MORAL ELEVADO, ESTÃO NAS MELHORES CONDIÇÕES PSICOLÓGICAS PARA ALCANÇAREM O MAIOR ESFÔRÇO PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO.

TÔDAS AS MEDIDAS DE ORDEM TÉCNICA QUE SE PROMOVEREM PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO NAS FERROVIAS, OU EM OUTRAS INDÚSTRIAS, RESULTARÃO EM FRACASSO SE, AO MESMO TEMPO, NÃO SE ELEVAR O MORAL DO SEU PESSOAL.

OS RESULTADOS DOS BONS TRAÇADOS, DAS BOAS UNIDADES DE TRAÇÃO, DO BOM APROVEITAMENTO DO MATERIAL RODANTE, DAS BOAS INSTALAÇÕES DE OFICINAS, ETC., NÃO SERÃO OS POSSÍVEIS, MAS SERÃO REBAIXADOS EM PROPORÇÃO COM A BAIXA DO NÍVEL DO MORAL.

É ÊSTE, POIS, UM PROBLEMA FUNDAMENTAL PARA TÔDA A INDÚSTRIA, INCLUSIVE A DO TRANSPORTE.

MERECE, POIS, SER EXAMINADO AQUI COM MAIORES DETALHES.

\*

SÃO SINTOMAS DE BAIXO MORAL NO TRABALHO:

A CRÍTICA GENERALIZADA ENTRE CHEFES CONTRA OS SUBAL

TERNOS; E A DÊSTES CONTRA OS PRIMEIROS E DE AMBOS CONTRA A ADMINISTRAÇÃO; BAIXA PRODUÇÃO, APESAR DE RECURSOS MATERIAIS E FINANCEIROS; FREQUENTES ACIDENTES E LICENÇAS; APLICAÇÕES MUITO REPETIDAS DE MEDIDAS DISCIPLINARES; ETC.

E SÃO FATORES CAPAZES DE FAZER BAIXAR O ALTO NÍVEL MORAL NO TRABALHO, ENTRE OUTROS:

- 1º) A INTROMISSÃO, DIRETA OU INDIRETA, DA POLÍTICA PARTIDÁRIA NA VIDA ADMINISTRATIVA, INFLUINDO NAS ADMISÕES, REMOÇÕES, E EM CONCESSÕES, ETC.
- 2º) A PERMISSÃO DE ELEMENTOS, OU GRUPOS, QUE PRECONIZAM A "LUTA DE CLASSES", VIVEREM LIVREMENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO.

É EVIDENTE QUE TAIS ELEMENTOS, AINDA MAIS QUANDO OCUPAM "PONTOS ESTRATÉGICOS" (PARA ÊLES) OU FUNÇÕES DE CHEFIA, EMBORA POSSAM CUMPRIR RIGOROSAMENTE OS SEUS ENCARGOS ESPECÍFICOS, CRIAM EM REDOR DE SI, EM SEU AMBIENTE, REAÇÕES PERMANENTES CONTRA AS MEDIDAS DE ELEVÇÃO DO MORAL NO TRABALHO, E COOPERAM MUITÍSSIMO PARA A BAIXA DO MORAL, COM SUAS CRÍTICAS SISTEMÁTICAS E SUGESTÕES MALEVOLAS.

\*

SÃO ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA A ELEVÇÃO DO MORAL EM UMA UNIDADE DE PRODUÇÃO:

- A) A HARMONIA E ESTIMA DOS CHEFES E SUBALTERNOS;
- B) AS BOAS RELAÇÕES E AMIZADE DOS EMPREGADOS ENTRE SI;
- C) UM IDEAL COLETIVO VIVIDO.

\*

A - A HARMONIA E ESTIMA ENTRE SUPERIORES E SUBALTER

NOS

PARA QUE ÊSTE OBJETIVO SEJA ALCANÇADO, É PRECISO QUE:

- 1º) HAJA UM CÓDIGO DE DIREITOS E DEVERES BEM DEFINIDOS (ESTATUTO), QUE NÃO CONTRARIE A DIGNIDADE E NATUREZA DA PESSOA HUMANA.
- 2º) TODOS OS CARGOS E FUNÇÕES SEJAM ESPECIFICADOS E CLASSIFICADOS RACIONALMENTE, DE MANEIRA QUE TODOS OS EMPREGADOS TENHAM IDÉIA CLARA DE SUAS ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES, E SAIBAM O QUE RESULTARÁ DE SEU ESFORÇO E MÉRITO.
- 3º) HAJA RIGOROSA JUSTIÇA. É O JUSTO LOUVOR, O HONESTO ELOGIO, NÃO DEVE SER POUPADO.
- 4º) OS CHEFES SEJAM SELECIONADOS TAMBÉM POR SUAS QUALIDADES DE LIDERANÇA, SENSO PEDAGÓGICO E VIRTUDES.  
  
 ÊLES DEVEM SABER INFLUIR NOS SUBALTERNOS, CONQUISTAR-LHES A LIVRE COLABORAÇÃO E ADMIRAÇÃO, POR SUA CONDUITA FUNCIONAL E PARTICULAR.
- 5º) OS CHEFES DEVEM INTERESSAR-SE PELOS PROBLEMAS FUNCIONAIS OU PARTICULARES DE SEUS SUBALTERNOS E COLABORAR, DESINTERESSADAMENTE, NA SOLUÇÃO DOS MESMOS, SE LHEIS FOR HONESTAMENTE POSSÍVEL.
- 6º) A ATITUDE DOS CHEFES FORA DO SERVIÇO DEVE REFLETIR LEALDADE E AMIZADE.
- 7º) OS CHEFES NÃO DEVEM SER NEM DUROS, NEM INDIFERENTES E NEM ÍNTIMOS NO TRATO COM SEUS SUBALTERNOS E, MUITO MENOS, TIRAR PARA SI, QUALQUER PARTIDO DA AMIZADE COM ÊLES.

AS BOAS ATITUDES DOS CHEFES, DENTRO E FORA DO SERVIÇO, SÃO DE TAL MONTA PARA A ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO, QUE

SÃO RAROS OS SUBALTERNOS QUE NÃO REAGEM FAVORAVELMENTE.

E ÊSTES POUCOS, EM GERAL, SÃO DESAJUSTADOS QUE PRECISAM TRATAMENTO ESPECIAL.

A HARMONIA ENTRE CHEFES E SUBALTERNOS DEVE SER, POIS, UM DOS OBJETIVOS A ATINGIR PELAS ADMINISTRAÇÕES QUE QUEIRAM ELEVAR O MORAL NO TRABALHO E MELHORAR A PRODUÇÃO.

\*

B - BOAS RELAÇÕES E AMIZADE DOS EMPREGADOS ENTRE SI

PARA CRIAR E DESENVOLVER A AMIZADE E BOAS RELAÇÕES ENTRE OS EMPREGADOS, AS ADMINISTRAÇÕES DEVEM:

1º) PROMOVER, PRESTIGIANDO OU AUXILIANDO, CENTROS DE INTERESSE ENTRE ÊLES, TAIS COMO:

A<sub>1</sub> - SOCIEDADES ESPORTIVAS;

B<sub>1</sub> - SOCIEDADES RECREATIVAS;

C<sub>1</sub> - COOPERATIVAS DE CONSUMO OU DE PRODUÇÃO DE CARÁTER DOMÉSTICO;

D<sub>1</sub> - SOCIEDADES CULTURAIS;

E<sub>1</sub> - SOCIEDADES BENEFICENTES, ETC.

2º) CRIAR AS OBRAS SOCIAIS E SERVIÇOS COLETIVOS NECESSÁRIOS, COM A COLABORAÇÃO DO PESSOAL, NA PLANIFICAÇÃO, NA ADMINISTRAÇÃO E NO CONTROLE, TAIS COMO:

A<sub>2</sub> - CONSTRUÇÃO E MELHORAMENTO DA CASA PRÓPRIA;

B - COLÔNIAS DE FÉRIAS;

2

C - RESTAURANTES NOS GRANDES CENTROS DE TRABALHO  
2 DISTANCIADOS DAS HABITAÇÕES DOS EMPREGADOS;

D - CENTROS DE TRABALHO AGRÍCOLA PARA AS HORAS DE  
2 LAZER;

E - AGÊNCIAS DE SERVIÇO SOCIAL, ETC.

2

COMPREENDE-SE QUE OS DEPARTAMENTOS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, CRIADOS E MANTIDOS COM ÊSTE ESPÍRITO, COLABORAM NA ELEVAÇÃO DO MORAL DO TRABALHO E, POR CONSEQUENTE, NO AUMENTO DA PRODUÇÃO, NÃO SÓ PORQUE RESOLVEM OS PROBLEMAS SOCIAIS DOS EMPREGADOS, MAS TAMBÉM, PORQUE CRIAM CENTROS DE INTERESSE COLETIVO QUE GERAM A AMIZADE E ENTENDIMENTO RECÍPROCO.

3º) PARA QUE AS OBRAS SOCIAIS E SERVIÇOS COLETIVOS OU AS SOCIEDADES DE EMPREGADOS, SEJAM FONTE DE AMIZADE E ENTENDIMENTO MÚTUO, É PRECISO QUE:

A<sub>3</sub> - ÀS ADMINISTRAÇÕES NÃO PRESTIGIEM AS SOCIEDADES OU OBRAS QUE, POR SUAS FINALIDADES MÉTODOS, BASE ECONÔMICA OU QUAISQUER OUTROS ELEMENTOS QUE AS CARACTERIZE, POSSAM VIR A PREJUDICAR O PESSOAL OU BAIXAR O MORAL DO TRABALHO;

B<sub>3</sub> - HAJA UM ESFORÇO ORGANIZADO DE EDUCAÇÃO, VISANDO CRIAR O ESPÍRITO DE AMIZADE, LEALDADE E COLABORAÇÃO MÚTUAS.

\*

C - UM IDEAL COLETIVO VIVIDO

É EXATAMENTE ÊSTE IDEAL COLETIVO VIVIDO, EM UMA COMUNIDADE DE TRABALHO, QUE CONSTITUE O MORAL.

TANTO MAIS VIVIDO FOR ÊSTE IDEAL, TANTO MAIS ENTUSL

ASMO, CAPACIDADE DE SACRIFÍCIO, DE INICIATIVA E DE EXECUÇÃO SE RÃO ALCANÇADOS.

A HARMONIA ENTRE CHEFES E SUBALTERNOS, E A AMIZADE ENTRE OS EMPREGADOS ENTRE SI - SÃO APENAS CONDIÇÕES FUNDAMENTAIS PARA A PARTICIPAÇÃO CONSCIENTE, ATIVA E COLETIVA NO OBJETIVO COMUM, NA ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO.

PARA QUE O IDEAL COLETIVO EM UMA COMUNIDADE DE TRABALHO, POSSA SER CARACTERIZADO E, SOBRETUDO VIVIDO POR TODOS OS EMPREGADOS, É NECESSÁRIO:

- 1º) QUE TODOS OS EMPREGADOS TENHAM, OU POSSAM VIR A TER, POSSIBILIDADES DE ENCONTRAR, COM O SEU ESFORÇO NORMAL, RECURSOS ECONÔMICOS PARA SATISFAZER DIGNAMENTE AS NECESSIDADES ESSENCIAIS DA VIDA DE HOMEM (COMO A ALIMENTAÇÃO, HABITAÇÃO, VESTUÁRIO, INSTRUÇÃO, CONSTITUIÇÃO E DIGNA MANUTENÇÃO DA FAMÍLIA, RECREAÇÃO, COBERTURA DOS RISCOS CONTRA ACIDENTES, DOENÇAS, VELHICE, ETC.).

NO IDEAL COLETIVO DE UMA COMUNIDADE DE TRABALHO, O SALÁRIO, AINDA MAIS HOJE, TEM LUGAR DE DESTAQUE, MAS NÃO CONSTITUE O ELEMENTO ÚNICO E NEM SEMPRE PREPONDERANTE PARA ELEVAR O MORAL, SALVO QUANDO A ENTIDADE POSSUE O MORAL BAIXO.

- 2º) É NECESSÁRIO, AINDA, QUE O TRABALHADOR ENCONTRE NO TRABALHO POSSIBILIDADE DE DESENVOLVER E APERFEIÇOAR A SUA PERSONALIDADE.

O TRABALHO HUMANO NÃO É SÓ O MEIO NORMAL PELO QUAL O HOMEM CONSEGUE OS RECURSOS NECESSÁRIOS À MANUTENÇÃO DE SUA VIDA E A DOS SEUS.

É TAMBÉM A MANEIRA PELA QUAL ÊLE SE ESTERIORIZA, VÊ SE A SI MESMO EM SUAS OBRAS, RAZÃO PORQUE DESPREZA O TRABALHO EM QUE NÃO SE DESCOBRE A SI MESMO OU NO QUAL SE ENCONTRA MEDIOCRE; E, POR OUTRO LADO, AMA O TRABALHO QUE O FAZ IMPORTANTE.

É PRECISO, POIS, QUE, NO TRABALHO, O HOMEM NÃO SÓ SEJA TRATADO COMO PESSOA HUMANA, MAS TENHA OPORTUNIDADE DE MOS

TRAR-SE COMO TAL.

DEVE O HOMEM PODER, POR CONSEQUENTE, DEMONSTRAR E RECONHECER O SEU VALOR PESSOAL, NO TRABALHO E PELO TRABALHO, PARA RA QUE POSSA VIR A ESTIMÁ-LO.

O REGIME DE PRÊMIOS AO MÉRITO É UM ESTÍMULO À VALORIZAÇÃO, QUANDO ESTABELECIDO DE MANEIRA A NÃO DESPERTAR UMA EXAGERADA OU DESREGRADA COBIÇA, EM DETRIMENTO DO VALOR MORAL. AS PERSONALIDADES EGOISTAS SÃO INSACIAVEIS E SE TÃO SOMENTE COM ESTÍMULOS - DINHEIRO - FOREM ELAS CRIADAS E DESENVOLVIDAS, PRE DOMINANTEMENTE, EM UMA COMUNIDADE DE TRABALHO, DIFICILMENTE CO LABORARÃO EM UM IDEAL MAIS NOBRE QUE - O ENRIQUECER.

É PREFERÍVEL QUE, NO TRABALHO E PELO TRABALHO, OS EMPREGADOS ADQUIRAM IMPORTANCIA E SEJAM TRATADOS, OS QUE SE DISTINGUIREM, COMO PERSONALIDADES DE ALTO VALOR PESSOAL E SOCIAL, MESMO OS DE INFERIOR CATEGORIA PROFISSIONAL.

32) É MISTER, TAMBÉM, QUE O TRABALHADOR, COMO SÊR SOCIAL QUE É, POSSA SABER, E SENTIR, QUE, PELO SEU TRABALHO, ESTÁ SATISFAZENDO NECESSIDADES ALHEIAS E PARTICIPANDO NA PROMOÇÃO DO BEM COMUM.

QUANDO O EMPREGADO CONHECE O FIM, NÃO SÓ IMEDIATO, MAS TAMBÉM MEDIATO DE SEU TRABALHO. E PODE APRECIAR O RESULTADO DO MESMO, SENTE-SE IMPORTANTE E ESTIMULADO.

ASSIM, SE UM "TRUQUEIRO" VEM A SABER QUE A RÁPIDA E PERFEITA REPARAÇÃO QUE FEZ NO TRUQUE DE UM CARRO, PERMITIU QUE O TREM DE PASSAGEIROS CHEGASSE NO HORÁRIO, E COM ISTO 200 PESSOAS LHE DEVEM AGRADECIMENTOS E MAIS OUTRAS TANTAS, QUE AGUARDAVAM POR AQUELAS NA ESTAÇÃO, EM CASA OU NOS NEGÓCIOS, CERTAMENTE SENTIR-SE-Á IMPORTANTE PELO SERVIÇO QUE REALIZOU, E ESTIMULADO, FORTEMENTE, A PROCEDER SEMPRE COM DELIGÊNCIA.

AS "COMISSÕES MISTAS DE PRODUÇÃO", ORGANIZADAS POR OCASIÃO DA ÚLTIMA GUERRA, PUDEAM CONSTATAR QUANTO DE ENERGIA, INICIATIVA E DEDICAÇÃO DESPERTARAM, REVELANDO O RESULTADO "SOCIAL" DOS BONS TRABALHOS INDIVIDUAIS.

42) FINALMENTE, A COMUNIDADE DE TRABALHO DEVE, SISTEMÀ-

TICAMENTE, COMUNICAR AO SEU PESSOAL, DE MANEIRA COMPREENSÍVEL, ADEQUADA E LEAL:

- A) OS RESULTADOS DO ESFÔRÇO DOS DIVERSOS GRUPOS DE TRABALHO;
- B) O QUE SE VEM OPERANDO OU PRETENDE REALIZAR, EM BREVE, PARA MELHORAR AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OU DA VIDA DO TRABALHADOR; OU ENTÃO O RESULTADO, PARA O PESSOAL, DAQUELE ESFÔRÇO;
- C) AS DEFICIÊNCIAS QUE AINDA EXISTEM E QUE SE PRETENDE RESOLVER COM A COLABORAÇÃO DE TODOS;
- D) OS RESULTADOS QUE, ENTÃO, SE PODERÁ RAZOÀVELMENTE ESPERAR, SE HOUVER ESTA COLABORAÇÃO;
- E) OS RESULTADOS PARA A SOCIEDADE EM GERAL, PARA A PÁTRIA, OU PARA O BEM COMUM, QUE O ESFÔRÇO DA COMUNIDADE DE TRABALHO ALCANÇOU.

SE O PESSOAL DE UMA FERROVIA, POR EXEMPLO, VEM A SABER QUE O TRANSPORTE DO MÊS, TROUXE, COMO CONSEQUÊNCIA, A BAIXA DO PREÇO DAS MERCADORIAS DE PRIMEIRA NECESSIDADE, EM DETERMINADO CENTRO DE CONSUMO, HÁ DE SE SENTIR ESTIMULADO MORALMENTE E ORGULHOSO POR TER SIDO INSTRUMENTO DE UM TÃO GRANDE BENEFÍCIO A UMA POPULAÇÃO INTEIRÁ.

ENFIM, DEVEM ENCONTRAR-SE MOTIVAÇÕES PARA INFLUIR, INDIVIDUAL E COLETIVAMENTE, NO ANIMO DOS QUE TRABALHAM, ENTUSIASMANDO-OS A PROSEGUIR COM NOVO E MAIS FORTE ARDOR.

ESTAS MOTIVAÇÕES PODEM VARIAR DE LUGAR PARA LUGAR E DE ÉPOCA PARA ÉPOCA, MAS EM QUALQUER OCASIÃO ELAS SERÃO TANTO MAIS EFICAZES QUANTO MAIS NOBRES, GRANDIOSAS, E ADEQUADAS A NATUREZA HUMANA.

\*

NAS FERROVIAS, UM CARRO COM PROJETOR SONORO, ALTO -

FALANTE E MÁQUINA DE FILMAGEM, PODERÁ PRESTAR EXCELENTE CONTRIBUIÇÃO PARA A ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO.

UM OU DOIS TÉCNICOS, DEVIDAMENTE PREPARADOS, PERCORRERIAM REGULARMENTE A REDE, PROJETANDO E COMENTANDO, NOS DIVERSOS CENTROS DE TRABALHO, TUDO AQUILO QUE, HONESTAMENTE, FÔSSE CAPAZ DE ESTIMULAR OS FERROVIÁRIOS A AMAREM O SEU TRABALHO E A SUA FERROVIA.

\*

O QUE SE AFIRMA, EM SÍNTESE, É QUE, PARA ELEVAR O MORAL NO TRABALHO, NÃO BASTAM OS ESTÍMULOS ECONÔMICOS, MAS SÃO NECESSÁRIOS ESTÍMULOS PSICOLÓGICOS QUE DESPERTEM:

- SENTIMENTO DE IMPORTÂNCIA, VALOR, ORGULHO DO TRABALHO, DESEJO DE COLABORAÇÃO, COOPERAÇÃO DECIDIDA EM IDEAL OU PROPÓSITO COMUM, ESPÍRITO DE COMUNIDADE.

É QUE, COMO DIZ UM MODERNO PSICÓLOGO DO TRABALHO - "ONDE O MORAL É ALTO, A PRODUÇÃO ATINGE NÍVEIS APRECIÁVEIS E ONDE O DESCONTENTAMENTO E O DESINTERESSE MEDRAM, MAIS CEDO OU MAIS TARDE SE REVELA A INEFICIÊNCIA" - (ARLINDO RAMOS - PSICOLOGIA APLICADA AO TRABALHO - PÁG. 519).

"A PRINCIPAL PROVA DA BOA CHEFIA É A ORGANIZAÇÃO DO MORAL" (MOSHER AND KINGSLEY - PUBLIC PERSONNEL ADMINISTRATION).

## VI

### DESPESAS PRODUTIVAS

ASSIM COMO É RAZOÁVEL, E MESMO ACONSELHÁVEL, QUE AS ADMINISTRAÇÕES DAS FERROVIAS EMPREGUEM BOA SOMA DE CAPITAL NA CONSTRUÇÃO DE VARIANTES, NA AQUISIÇÃO DE LOCOMOTIVAS DE MAIOR PODER DE TRACÇÃO, NO EMPEDRAMENTO DA LINHA, NO PLANTIO DE HORRITOS FLORESTAIS ETC., POR SEREM DESPESAS COMPENSADAS PELA REDU-

ÇÃO REMOTA DO CUSTEIO DA RÊDE, PORQUE NÃO SERÁ TAMBÉM RAZOÁVEL, E ACONSELHÁVEL, DESPESAS ESPECIAIS COM A SELEÇÃO E ADAPTAÇÃO DO PESSOAL, ENSINO FUNCIONAL E TREINAMENTO, FORMAÇÃO DE CHEFES, ASSISTÊNCIA SOCIAL E ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO, UMA VEZ QUE ESTAS MEDIDAS IRÃO PERMITIR E INCENTIVAR NÃO REMOTAMENTE MAS DE IMEDIATO O AUMENTO DA PRODUÇÃO?

NÃO SERÃO ELAS DESPESAS PRODUTIVAS?

INDISCUTIVELMENTE SIM, DENTRO DE CERTOS LIMITES.

E ÊSTES LIMITES SÃO OS MESMOS QUE EXISTEM QUANTO À CONSTRUÇÃO DE VARIANTES, LASTRAMENTO DA LINHA, ETC., ISTO É, QUE ESTAS MEDIDAS SEJAM TOMADAS RAZOÁVELMENTE, DIANTE DE TODOS OS DADOS OBJETIVOS, NECESSÁRIOS PARA UM ESTUDO SÉRIO.

O QUE É INEGÁVEL É QUE SÃO MAIS COMUNS AS ADMINISTRAÇÕES, QUE DESEJAM MELHORAR A PRODUÇÃO, PENSAREM NOS MEIOS TÉCNICOS, NOS RECURSOS MATERIAIS, DO QUE NOS PROCESOS DE PRODUÇÃO E NO MELHORAMENTO DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO, COM A ELEVAÇÃO DO NÍVEL DO MORAL.

NO ENTRETANTO, ÊSTE RECURSO ESTÁ, ORDINARIAMENTE, MUITO MAIS AO ALCANCE DAS ADMINISTRAÇÕES E É TAMBÉM MUITO MENOS DISPENDIOSO..

BASTA QUE SE DIGA QUE, EM UMA ESTRADA DE FERRO NAS CONDIÇÕES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, QUE TEM 16.500 SERVIDORES, E UMA RECEITA INDUSTRIAL DE CÉRCA DE 300.000.000,00 DE CRUZEIROS ANUAIS, SERÁ SUFICIENTE, SALVO MELHOR JUÍZO, UMA TAXA ADICIONAL DE 3% SOBRE AS TARIFAS - OU VALOR EQUIVALENTE, DISPONÍVEL ANO POR ANO, PARA QUE SE POSSA ORGANIZAR SATISFATORIAMENTE, NAS CONDIÇÕES ATUAIS, SERVIÇOS DE SELEÇÃO E ENSINO FUNCIONAL, FORMAÇÃO DE CHEFES, ASSISTÊNCIA SOCIAL E ELEVAÇÃO DO MORAL.

E PARA RESOLVER, EM POUCOS ANOS, O PROBLEMA DE HABITAÇÃO DO PESSOAL, A QUE A ESTRADA ESTÁ OBRIGADA A FORNECER CASAS, SÃO PRECISOS MAIS CÉRCA DE 2% (1) DURANTE 10 ANOS. COM UMA TAXA, POIS, DE 5% SOBRE O VALOR DAS TARIFAS, DURANTE 10 ANOS E DEPOIS COM UMA TAXA DE 3%, AS FERROVIAS BRASILEIRAS, NAS CONDIÇÕES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, PODERÃO FICAR

ECONÔMICAMENTE APARELHADAS PARA, ELEVANDO AS CONDIÇÕES DE TRABALHO E DE VIDA DE SEU PESSOAL, MELHORAR A PRODUÇÃO.

TUDO LEVA A CRER QUE ÊSTE AUMENTO DE 5% SÔBRE AS TARIFAS, SE FOR DEVIDAMENTE APLICADO, TRARÁ UM AUMENTO MUITÍSSIMO MAIOR NA RENDA, DO QUE 5% AINDA MAIS QUE A ELEVAÇÃO DO MORAL SE REFLETIRÁ FATALMENTE NA RACIONALIZAÇÃO DOS MEIOS DO TRANSPORTE, DAS TÉCNICAS E DOS MÉTODOS DE SERVIÇOS, FAZENDO CRESCER AINDA MAIS A PRODUÇÃO COM O DESPERTAR DO ENTUSIASMO E ESPÍRITO DE INICIATIVA.

SE AS FERROVIAS BRASILEIRAS NÃO DISPUSEREM DE MEIOS PARA ELEVAR O MORAL NO TRABALHO - HUMANIZANDO-O - SERÃO FORÇADAS A ELEVAR AS SUAS TARIFAS PERIÔDICAMENTE, NÃO DE 5%, MAS DE 30 OU 40% DE CADA VEZ, COMO JÁ TEM ACONTECIDO, PARA ALCANÇAR UM EQUILÍBRIO QUE PERMANECERÁ INSTÁVEL E DURARÁ POUCO.

COM ISTO, NÃO SE QUER DIZER QUE AS MEDIDAS DE ORDEM TÉCNICA OU MATERIAL, NÃO SEJAM TAMBÉM NECESSÁRIAS PARA A MELHORIA DA PRODUÇÃO.

AFIRMAMOS, APENAS, QUE NÃO ALCANÇAM TODO O RESULTADO QUE DAS MESMAS SE ESPERA, SE NÃO SE CUIDAR, AO MESMO TEMPO, DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO E DE VIDA DOS TRABALHADORES.

AFIRMAMOS, AINDA, QUE A ELEVAÇÃO DO MORAL, NO TRABALHO, É O FATOR MAIS IMPORTANTE PARA INCENTIVAR O ESFORÇO NECESSÁRIO PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO E O MENOS DISPENDIOSO, E POR ISTO, DEVERIA SER A PRIMEIRA E PERMANENTE OCUPAÇÃO DAS ADMINISTRAÇÕES, QUE DESEJAM SER CIENTÍFICAS.

DEPOIS, VIVEMOS NUMA ÉPOCA EM QUE, OU SE AUMENTA A PRODUÇÃO COM E PARA A HUMANIZAÇÃO DO TRABALHO - OU O TRABALHO IMPLANTARÁ UMA TIRANIA BRUTAL, COM A DESUMANIZAÇÃO DA PRODUÇÃO.

- (1) ÊSTE RECURSO FINANCEIRO JÁ ESTÁ AUTORIZADO, EM TERMOS DIVERSOS, PELO ARTIGO 18º DA PORTARIA Nº 684 DE 20/8/45 DO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

## CONCLUSÕES

- 1ª - O HOMEM DE TRABALHO É O FATOR PREDOMINANTE NA MELHORIA DA PRODUÇÃO;
- 2ª - A SELEÇÃO E ADAPTAÇÃO FUNCIONAL DOS QUE TRABALHAM É UMA DAS CONDIÇÕES PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO;
- 3ª - O ENSINO FUNCIONAL E O RESPECTIVO TREINAMENTO, PODEM CONTRIBUIR FORTEMENTE NA MELHORIA DA PRODUÇÃO;
- 4ª - A FORMAÇÃO E TREINAMENTO DE CHEFES É MEDIDA CAPITAL PARA A ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO E CONSEQUENTE AUMENTO DA PRODUÇÃO;
- 5ª - UMA RACIONAL ASSISTÊNCIA-SOCIAL É INDISPENSÁVEL PARA A MELHORIA DA VIDA INDIVIDUAL, FAMILIAR E SOCIAL DO TRABALHADOR, COM BENÉFICOS EFEITOS PARA O MORAL NO TRABALHO E CONSEQUENTE AUMENTO DA PRODUÇÃO;
- 6ª - A ELEVAÇÃO DO MORAL NO TRABALHO - PELA HARMONIA ENTRE SUPERIORES E SUBORDINADOS, BOAS RELAÇÕES DOS EMPREGADOS ENTRE SI E ATITUDE FAVORÁVEL E ENTUSIASTA EM FACE DE UM OBJETIVO COMUM - É O FATOR PRINCIPAL PARA SE CONSEGUIR O MÁXIMO ESFORÇO DO PESSOAL NA MELHORIA DA PRODUÇÃO;

## PROPOSIÇÃO

CONSIDERANDO QUE, PARA SEREM TOMADAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS FUNDAMENTAIS, PARA O AUMENTO DA PRODUÇÃO E REFERENTES AO PESSOAL, AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS NECESSITAM DA ANÁLISE, ESPECIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DE TODOS OS CARGOS E FUNÇÕES DE SEUS EMPREGADOS, E DE UM RECURSO FINANCEIRO ESPECIAL E PERMANENTE,

## PROPOMOS:

- 1ª) QUE SEJAM CONTRATADOS ALGUNS ESPECIALISTAS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO PARA ANALIZAREM, ESPE

CLASIFICAREM E CLASSIFICAREM OS CARGOS E FUNÇÕES DOS EMPREGADOS DOS FERROVIÁRIOS.

- 29) QUE SEJA SOLICITADA, A QUEM DE DIREITO, UMA TAXA ESPECIAL DE 3% SOBRE AS TARIFAS PARA SER APLICADA NA SELEÇÃO, ENSINO FUNCIONAL, FORMAÇÃO DE CHEFES, ASSISTÊNCIA SOCIAL E ELEVÇÃO MORAL DOS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS.
- 32) QUE SE APLIQUE O DISPOSITIVO DO ITEM 1 DO ARTIGO 18<sup>2</sup> DA PORTARIA Nº 684 DE 28/8/45 DO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS QUE DETERMINA O EMPREGO DE 20% DO PRODUTO DA TAXA DE 10% DO FUNDO DE MELHORAMENTOS (OU SEJAM 2% SOBRE O VALOR DAS TARIFAS) EM RESIDÊNCIAS E INSTALAÇÕES DESTINADAS AO USO DO PESSOAL, MELHORANDO-SE, SE FOR O CASO A REDAÇÃO DO CITADO ARTIGO.
- 42) E SE, POR QUALQUER MOTIVO, NÃO SE CONSEGUIR O AUMENTO SOLICITADO DE 3% SOBRE AS TARIFAS, PLEITEIE-SE, ENTÃO, UMA MODIFICAÇÃO DO PROGRAMA DE APLICAÇÃO DO FUNDO DE MELHORAMENTOS" (ISTO É : DO ARTIGO 18 DA PORTARIA 684) DE MANEIRA QUE:
- A) 50% DO PRODUTO DA TAXA DE 10% POSSA SER APLICADA EM UMA RACIONAL E AMPLA ASSISTÊNCIA SOCIAL E NO MELHORAMENTO DA SELEÇÃO E ADAPTAÇÃO, ENSINO FUNCIONAL E TREINAMENTO, FORMAÇÃO DE CHEFES E ELEVÇÃO DO MORAL DO PESSOAL
- B) E OS OUTROS 50% SE DESTINAM A APLICAÇÃO NO MELHORAMENTO DO FUNDO PATRIMONIAL.

TUDO DE ACÓRDO COM OS PLANOS BIENAES QUE FOREM APROVADOS PELO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO

PESQUISA DO VALOR FUNCIONAL

OS QUESITOS SÃO RESPONDIDOS PELO CHEFE IMEDIATO  
(OU CHEFES HIERÁRQUICOS)

NA COLUNA A COM: S = SIM M = MAIS OU MENOS E N = NÃO

NA COLUNA B, O RESPECTIVO ÓRGÃO DO PESSOAL, REGISTRARÁ A  
TRADUÇÃO NUMÉRICA DAS RESPOSTAS DADAS

GRUPO A: CARREGADORES, MANUAIS, TRABALHADORES, ETC.	A	B
<u>I - PRODUTIVIDADE</u>		
1 - É TRABALHADOR ?		
2 - TRABALHA COM RAPIDEZ ?		
3 - O QUE FAZ É BEM FEITO ?		
4 - COLABORA DE BOA VONTADE COM OS COMPANHEIROS E CHEFES NA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS ?		
<u>II - CONHECIMENTOS E APTIDÕES</u>		
1 - TEM OS CONHECIMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM EXERCÍCIO DA FUNÇÃO ?		
2 - REVELA AS APTIDÕES NECESSÁRIAS ?		
3 - MOSTRA INTERESSE EM APERFEIÇOAR OS SEUS CONHECIMENTOS E APTIDÕES ?		
<u>III - INICIATIVA</u>		
1 - DIANTE DAS DIFICULDADES QUE SURGEM NOS SERVIÇOS QUE FAZ, TOMA INICIATIVAS PARA RESOLVÊ-LAS ?		
<u>IV - CONDUTA</u>		
1 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO ?		
2 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS SUPERIORES ?		
3 - TEM BOA CONDUTA PARA COM A REDE ?		

GRUPO B: ARTÍFICES, MAQUINISTAS, OPERÁRIOS, MOTORISTAS, FOGUISTAS, MANOBREIROS, GUARDA-FREIOS, CHOFERES, ETC.	A	B
---	---	---

I -- PRODUTIVIDADE

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1 - É SATISFATÓRIA A QUANTIDADE DE TRABALHO QUE PRODUZ ?                                  |  |  |
| 2 - EXECUTA COM PRESTEZA OS TRABALHOS QUE LHE SÃO CONFIA-<br>DOS ?                        |  |  |
| 3 - FAZ <u>BEM FEITO</u> O SEU TRABALHO ?   |  |  |
| 4 - COLABORA DE BOA VONTADE COM OS COMPANHEIROS E CHE-<br>FES NA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS ? |  |  |

II - CONHECIMENTOS E APTIDÕES

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 1 - TEM OS CONHECIMENTOS NECESSÁRIOS AO BOM EXERCÍCIO<br>DA FUNÇÃO ? |  |  |
| 2 - REVELA AS APTIDÕES NECESSÁRIAS ?                                 |  |  |
| 3 - MOSTRA QUERER APERFEIÇOAR-SE NA PROFISSÃO ?                      |  |  |

III - INICIATIVA

- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1 - DIANTE DAS DIFICULDADES QUE SURGEM NOS SERVIÇOS<br>QUE FAZ, TOMA INICIATIVAS PARA RESOLVÊ-LAS ? |  |  |
| 2 - SUGERE PROVIDÊNCIAS TENDENTES À MELHORIA DOS SER-<br>VIÇOS ?                                    |  |  |

IV - CONDUTA

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 1 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS COMPANHEIROS DE<br>TRABALHO ? |  |  |
| 2 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS SUPERIORES ?                  |  |  |
| 3 - TEM BOA CONDUTA PARA COM A REDE ?                              |  |  |

GRUPO C: ESCRITURÁRIOS, DESENHISTAS, AMANUESES, A-PONTADORES, CONFERENTES, ETC.	A	B
<u>I - PRODUTIVIDADE</u>		
1 - TRAZ EM DIA OS SEUS TRABALHOS NORMAIS ?		
2 - EVITA DURANTE O EXPEDIENTE ATIVIDADES ESTRANHAS ÀS FUNÇÕES QUE EXERCE ?		
3 - REALIZA COM PRESTEZA OS ENCARGOS DE QUE É ENCARGADO ?		
4 - EXECUTA COM ESMERO OS TRABALHOS QUE LHE SÃO COMETIDOS ?		
5 - PEDE SERVIÇO QUANDO LHE FALTA ?		
6 - COLABORA DE BOA VONTADE COM OS COMPANHEIROS E CHEFES NA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS ?		
<u>II - CONHECIMENTOS E APTIDÕES</u>		
1 - POSSUE OS CONHECIMENTOS INDISPENSÁVEIS AO BOM EXERCÍCIO DA FUNÇÃO ?		
2 - REVELA AS APTIDÕES NECESSÁRIAS ?		
3 - ESFORÇA-SE POR ADQUIRIR AINDA MAIORES CONHECIMENTOS EM DESENVOLVER AS SUAS APTIDÕES ?		
4 - TEM CONHECIMENTOS OU APTIDÕES SUPERIORES AOS NECESSÁRIOS ?		
<u>III - INICIATIVA</u>		
1 - DIANTE DAS DIFICULDADES QUE SURGEM NOS SERVIÇOS QUE FAZ, TOMA INICIATIVAS PARA RESOLVÊ-LAS ?		
2 - SUGERE PROVIDÊNCIAS TENDENTES À MELHORIA DOS SERVIÇOS ?		
<u>IV - CONDUTA</u>		
1 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO ?		
2 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS SUPERIORES ?		
3 - TEM BOA CONDUTA PARA COM A REDE ?		

GRUPO D: AGENTES, ARMAZENISTAS, MESTRES DE LINHA,  
CHEFES DE TREM, CHEFES DE TURMA, ETC.

A B

I - PRODUTIVIDADE

- 1 - É TRABALHADOR ?
- 2 - SABE DISTRIBUIR SERVIÇOS ?
- 3 - SABE FAZER EXECUTÁ-LOS ?
- 4 - SABE CONTROLÁ-LOS ?
- 5 - COLABORA DE BOA VONTADE COM OS COMPANHEIROS E CHEFES NA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS ?

II - CONHECIMENTOS E APTIDÕES

- 1 - POSSUE OS CONHECIMENTOS INDISPENSÁVEIS AO EXERCÍCIO DA FUNÇÃO ?
- 2 - REVELA AS APTIDÕES NECESSÁRIAS ?
- 3 - ESFORÇA-SE POR ADQUIRIR AINDA MAIORES CONHECIMENTOS EM DESENVOLVER AS SUAS APTIDÕES ?
- 4 - TEM CONHECIMENTOS OU APTIDÕES SUPERIORES AOS NECESSÁRIOS ?

III - INICIATIVA

- 1 - DIANTE DAS DIFICULDADES QUE SURGEM NOS SERVIÇOS QUE FAZ, TOMA INICIATIVAS PARA RESOLVÊ-LAS ?
- 2 - SUGERE PROVIDÊNCIAS TENDENTES À MELHORIA DOS SERVIÇOS ?
- 3 - TEM SIDO ACERTADAS AS SUAS SUGESTÕES ?

IV - CONDUTA

- 1 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO ?
- 2 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS SUPERIORES ?
- 3 - TEM BOA CONDUTA PARA COM A REDE ?
- 4 - TEM BOA CONDUTA PARA COM SEUS SUBALTERNOS ?

GRUPO E : ENGENHEIROS, AUXILIARES ADMINISTRATIVOS, AUXILIARES TÉCNICOS, ETC. (CHEFES DE SERVIÇO)	A	B
<u>I - PRODUTIVIDADE</u>		
1 - TRAZ EM DIA OS SEUS TRABALHOS NORMAIS ?		
2 - ESFORÇA-SE POR PRODUZIR MAIS DO QUE O NORMAL ?		
3 - O QUE FAZ É BEM FEITO ?		
4 - COLABORA DE BOA VONTADE COM OS COMPANHEIROS E CHEFES DE SERVIÇOS ?		
5 - COMO CHEFE :		
A) SABE PLANEJAR ?		
B) SABE DISTRIBUIR SERVIÇOS ?		
C) SABE FAZER EXECUTÁ-LOS ?		
D) SABE CONTROLÁ-LOS ?		
E) SABE COORDENA-LOS ?		
<u>II - CONHECIMENTOS E APTIDÕES</u>		
1 - POSSUE OS CONHECIMENTOS INDISPENSÁVEIS AO EXERCÍCIO DA FUNÇÃO ?		
2 - REVELA AS APTIDÕES NECESSÁRIAS ?		
3 - ESFORÇA-SE POR ADQUIRIR AINDA MAIORES CONHECIMENTOS EM DESENVOLVER AS SUAS APTIDÕES ?		
4 - TEM CONHECIMENTOS OU APTIDÕES SUPERIORES AOS NECESSÁRIOS ?		
<u>III - INICIATIVA</u>		
1 - DIANTE DAS DIFICULDADES QUE SURGEM NOS SERVIÇOS QUE FAZ, TOMA INICIATIVAS PARA DESENVOLVÊ-LAS ?		
2 - SUGERE PROVIDÊNCIAS TENDENTES À MELHORIA DOS SERVIÇOS ?		
3 - TÊM SIDO ACERTADAS AS SUAS SUGESTÕES ?		
4 - TEM APRESENTADO TRABALHOS OU ESTUDOS EXTRA-FUNICIONAIS ?		
<u>IV - CONDUTA</u>		
1 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS COMPANHEIROS DE TRABALHO ?		
2 - TEM BOA CONDUTA PARA COM OS SEUS SUPERIORES ?		
3 - TEM BOA CONDUTA PARA COM A REDE ?		
4 - TEM BOA CONDUTA PARA COM SEUS SUBALTERNOS ?		

estímulo de iniciativas  
o plantio de hortos,  
pomares e pequenas  
as

organização doméstica e  
ativismo agrícola

convênios com hotéis,  
bancos, cooperativas, etc.

# DEPARTAMENTO DE ASSISTÊNCIA SOCIAL

SECRETARIA

ASSISTÊNCIA  
TECNICA

## SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL

Medicina preventiva  
Higiene do trabalho  
Acidentes do trabalho  
Assistência dentária  
Ambulatórios  
Núcleo móvel de censo-taxático  
Estatística sanitária  
Observância de cordões sanitários  
Articulação com outros serviços médicos  
Contratos e convênios com hospitais, asilos e sanatórios  
Desinfecção e desinfestação de prédios, veículos e materiais

## SERVIÇO DE EDUCAÇÃO

Ensino pré-escolar, elementar, profissional e doméstico  
Orientação e seleção profissional  
Alfabetização de adultos  
Cursos de aperfeiçoamento  
Educação física, religiosa, familiar e física  
Escotismo  
Bibliotecas  
Conferências  
Cinema educativo  
Centros de estudos  
Bolsas de estudos  
Estágios  
Estatística educacional  
Contratos e convênios com outras escolas

## SERVIÇO SOCIAL

Fichário central  
Estudo e tratamento dos casos individuais  
Serviço social de grupo  
Organização da comunidade ferroviária  
Centros de estudos  
Bolsas de estudos para formação de assistentes sociais  
Estágios  
Divulgação  
Estatística

## SERVIÇO DE RECREAÇÃO

Colônias de férias  
Acampamentos  
Turismo social  
Desportos  
Excursões  
Parques infantis  
Espetáculos  
Concertos  
Programas radiofônicos  
Torneios  
Reuniões recreativas  
Estímulo e coordenação de atividades desportivas e recreativas  
Contratos e convênios com hotéis, balneários e empresas de diversões  
Estatística

## SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL

Auxílio e fiscalização de sociedades beneficentes, culturais, recreativas, desportivas e econômico-sociais  
Organização e orientação da indústria doméstica  
Organização e orientação de petitorios e restaurantes  
Coordenação de iniciativas relacionadas com o problema da habitação  
Orientação e estímulo de iniciativas visando o plantio de hortos, jardins, pomares e pequenas lavouras  
Fomento da criação doméstica e do cooperativismo agrícola  
Contratos e convênios com hotéis, restaurantes, cooperativas, etc  
Estatística

**MINISTÉRIO DE  
ASSISTÊNCIA SOCIAL**

**ASSISTÊNCIA  
TÉCNICA**

**COORDENAÇÃO**

**SERVIÇO  
DOMÉSTICO - SOCIAL**

**CONTADOR**

**SEÇÃO DE  
AUXÍLIOS**

**PROFESSOR**

**SEÇÃO DE  
ATIVIDADES DOMÉSTICAS**

**PSICÓLOGO**

**SEÇÃO DE  
REABILITAÇÃO**

**DEPARTAMENTO DE  
ASSISTÊNCIA SOCIAL**

**SECRETARIA**

**ASSISTÊNCIA  
TECNICA**

**SERVIÇO  
MÉDICO - SOCIAL**

SECÇÃO DE  
MEDICINA PREVENTIVA

SECÇÃO DE  
ACIDENTES DO TRABALHO

SECÇÃO DE  
ASSISTÊNCIA DENTARIA

**SERVIÇO  
SOCIAL**

SECÇÃO DE  
ORGANIZAÇÃO

SECÇÃO DE  
AGÊNCIAS DE SERVIÇO SOCIAL

**SERVIÇO  
DE EDUCAÇÃO**

SECÇÃO DO  
ENSINO ELEMENTAR

SECÇÃO DO  
ENSINO PROFISSIONAL

SECÇÃO DO  
ENSINO DOMÉSTICO

**SERVIÇO  
DE RECREAÇÃO**

SECÇÃO DE  
DESPORTOS

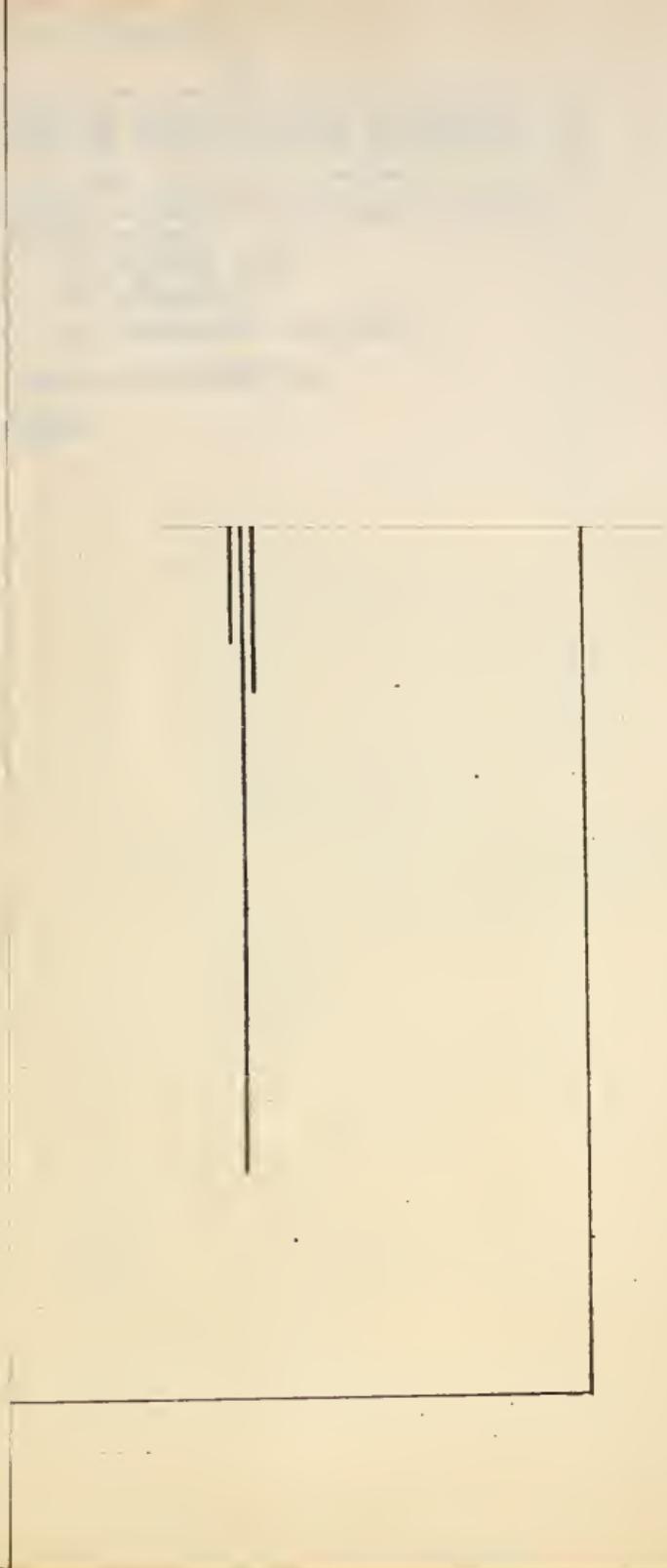
SECÇÃO DE  
DIVERSÕES

**SERVIÇO  
ECONÔMICO - SOCIAL**

SECÇÃO DE  
AUXÍLIOS

SECÇÃO DE  
INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS

SECÇÃO DE  
ALIMENTAÇÃO



# SERVIÇO MÉDICO-SOCIAL

Superintendência do Serviço  
Articulação com outros serviços médicos  
Observância de códigos sanitários  
Contratos e convênios com hospitais,  
médicos, etc -  
Estatística geral

## SECÇÃO DE MEDICINA PREVENTIVA

Censo sanitário

Educação:  
sanitária  
alimentar

Higiene  
pré-natal  
infantil  
pré-escolar  
escolar  
do trabalho

Investigação e profilaxia das:  
cardiopatias  
tuberculose  
cancer  
lepra  
sífilis  
doenças endêmicas e  
epidêmicas  
doenças profissionais

Ambulatórios e núcleo móvel de censo torácico

Desinfecção e desinfecção de:  
predios  
veículos e  
materiais

Exames periódicos de servidores

Carteiras de saúde

Carteiras de puericultura

Carteira torácica

Bancos do leite humano

Postos de distribuição de mamadeiras

Escolas de mães

Estatística sanitária

## SECÇÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO

Medidas de prevenção contra acidentes

Socorro

Tratamento

Ambulatórios

Avaliação de incapacidade

Reabilitação

Estatística de acidentes

Bancos de sangue

## SECÇÃO DE ASSISTÊNCIA DENTÁRIA

Assistência odontológica a escolares e adultos,  
compreendendo:

- higiene bucal
- extrações
- obturações de 1º grau

Contratos com profissionais

Estatística



# SERVIÇO SOCIAL

Superintendência do Serviço  
Divulgação  
Estatística geral  
Prêmios

## SECÇÃO DE ORGANIZAÇÃO

Organização da comunidade ferroviária

Estudos do meio  
Observação direta  
Coleta de elementos  
Pesquisa social

Planejamento  
Realização

- Organização e articulação de obras sociais
- Apertçamento de métodos
- Educação social da comunidade

Centros de estudos de serviço social

Bolsas de estudos para formação de assistentes sociais

Estágios

Estatística

## SECÇÃO DE AGÊNCIAS DE SERVIÇO SOCIAL

Fichário central

Estudo e tratamento dos casos individuais

- nos escritórios
- nas oficinas
- nas escolas
- nos ambulatórios
- nos grandes núcleos

Serviço social de grupo

- nas escolas
- nas vilas
- nos lares

Estatística

## **SECÇÃO DO ENSINO DOMÉSTICO**

*Ensino doméstico*

*Cursos de aperfeiçoamento*

*Concursos de trabalhos manuais*

*Seleção de professores*

*Estágios*

*Educação cívica*

*Educação física*

*Educação familiar*

*Estatística*

# SERVIÇO DE EDUCAÇÃO

Superintendência do Serviço  
Conferências  
Cinema educativo  
Centros de estudos  
Contratos e convênios com outras escolas  
Estatística educacional  
Prêmios

## SECÇÃO DO ENSINO ELEMENTAR

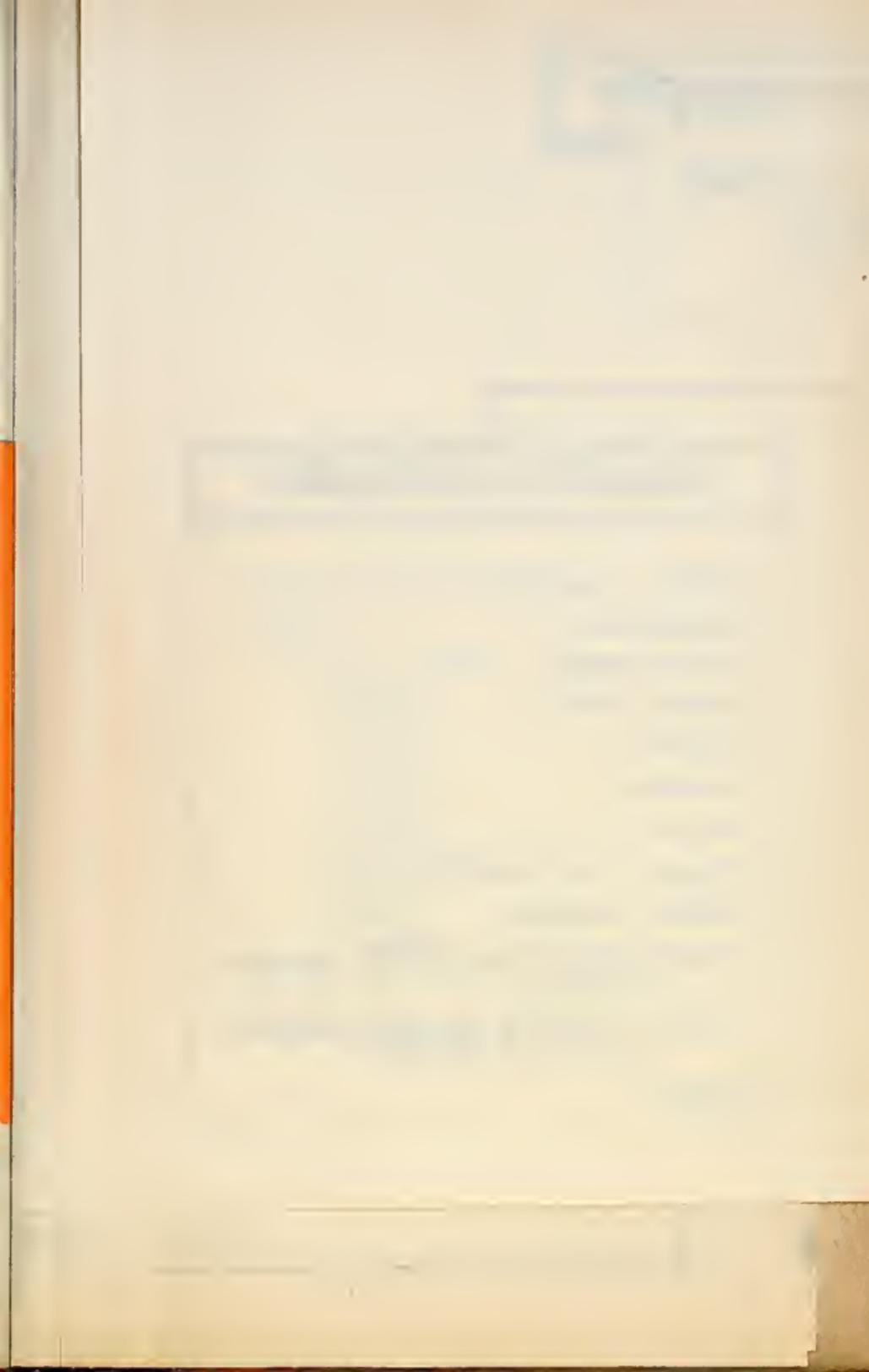
Jardins de infância  
Ensino primário  
Alfabetização de adultos  
Educação física  
Educação religiosa  
Educação familiar  
Educação cívica  
Escotismo  
Palestras práticas sobre agricultura e economia doméstica  
Estatística

## SECÇÃO DO ENSINO PROFISSIONAL

Ensino e seleção profissional  
Cursos de aperfeiçoamento  
Bolsas de estudos  
Estágios  
Educação cívica  
Educação física  
Educação religiosa  
Estatística

## SECÇÃO DO ENSINO DOMÉSTICO

Ensino doméstico  
Cursos de aperfeiçoamento  
Concursos de trabalhos manuais  
Seleção de professores  
Estágios  
Educação cívica  
Educação física  
Educação familiar  
Estatística



# SERVIÇO DE RECREAÇÃO

Superintendência do Serviço  
Divulgação  
Estatística geral  
Prêmios

## SECÇÃO DE DESPORTOS

Centros de educação física

Atletismo

Prática, competições e torneios de:

Bacha

Bolão

Cestebol

Futebol

Gamão

Natação

Ping-pong

Pranhoda

Tenis

Xadrez

Incentivo da pesca e outros desportos

Estatística

## SECÇÃO DE DIVERSÕES

Colônias de férias

Acampamentos

Turismo social

Parques infantis

Excursões

Espetáculos

Concertos

Programas radiofônicos

Reuniões recreativas

Estímulo e coordenação de atividades desportivas  
e recreativas

Contratos e convênios com hotéis, balneários  
e empresas de diversões

Estatística

# 192 - OCTALINICUS CIVITIS

...

## ...

...

# SERVIÇO ECONÔMICO-SOCIAL

Superintendência do Serviço

Contratos e convênios  
Estatística geral  
Prêmios

## SECÇÃO DE AUXÍLIOS

Auxílio às associações ferroviárias  
beneficentes  
culturais  
recreativas e  
desportivas

Fiscalização das sociedades ferroviárias em geral

Unificação de agremiações ferroviárias

Orientação e auxílio às iniciativas relacionadas  
com o problema da habitação

Estatística

## SECÇÃO DE INDÚSTRIAS DOMÉSTICAS

Fabricação de artigos de roupa

Idem de fardamentos

Idem de artigos de inverno e outras utilidades

Reaproveitamento de materiais usados

Campanhas contra o desperdício

Cooperação com o ensino doméstico

Estatística

## SECÇÃO DE ALIMENTAÇÃO

Organização e orientação de restaurantes e  
refeitórios

Orientação e estímulo ao plantio de:

hortas

jardins

pomares e

pequenas lavouras

Fomento e orientação de criação doméstica

Idem do cooperativismo agrícola

Estatística





V.F.R.G.S.  
1947

Localização dos  
Postos Médicos  
do  
Serviço Médico-Social  
e respectivos trechos

**DR. ARTHUR CASTILHO :** - O SRS. ACABARAM DE OUVIR A BRILHANTE EXPOSIÇÃO DO DR. MARIO REIS. EU SOU SUSPEITO PARA FALAR SOBRE ELA; POIS JÁ CONFESSEI AOS SRS. QUE, DE LONGA DATA, VENHO ACOMPANHANDO COM TODO O CARINHO, COM TODA ATENÇÃO, COM GRANDE ENTUSIASMO, OS TRABALHOS DA AÇÃO FECUNDA E BRILHANTE DO DR. MARIO DOS REIS, DA VIAÇÃO FERREA. OS SRS. QUE LERAM O TEMARIO, QUE FOI POR MIM ORGANIZADO, SENTIRÃO QUE NAQUELE QUESTIONÁRIO HOVE A MESMA ORIENTAÇÃO QUE ESTÁ EXARADA NESSE TRABALHO, COM A PREOCUPAÇÃO DE SABER COMO ESTÁ SENDO LIDADO O PESSOAL FERROVIÁRIO, COMO ESTÁ SENDO ORIENTADO O SENTIDO DA SUA PRODUÇÃO E COMO É PENSAMENTO NOSSO DE QUE A BOA ORIENTAÇÃO DE ASSISTÊNCIA DETERMINARÁ O MELHORAMENTO DA PRODUÇÃO, DENTRO DE LIMITES TALVEZ INESPERADOS PARA AS QUE NÃO ESTUDARAM, MAIS DETIDAMENTE, ESSE ASPECTO SOCIAL.

OS SRS. TODOS OUVIRAM AS DIVERSAS E MAGNÍFICAS OBSERVAÇÕES FEITAS PELO DR. MARIO DOS REIS. E HÃO DE CONCORDAR QUE, EMBORA NÃO ACEITANDO CERTOS FUNDAMENTOS, NÃO DANDO ANUËNCIA A ALGUMAS DAS PROPOSIÇÕES FEITAS, SENTIRÃO O ESPÍRITO ELEVADO DE BENS RESOLVER UMA SITUAÇÃO DENTRO DE UM CRITÉRIO DE AMPLA SOLIDARIEDADE HUMANA. E, TUDO ISSO QUE SE VEM OBSERVANDO NA VIDA DO FERROVIÁRIO BRASILEIRO, TERÁ FATALMENTE UMA REPERCUSSÃO DAS MAIS BENÉFICAS, SE ADOTARMOS O PROGRAMA COMENTADO PELO ASPECTO MORAL DE UMA ASSISTÊNCIA DESINTERESSADA, TRAZENDO AO PESSOAL AQUELA CONVICTÃO DA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO, DENTRO DE UMA MORAL ELEVADA, ESTIMULANDO, INDIVIDUALIZANDO, A SUA AÇÃO MOSTRANDO, COMO O DR. MARIO REIS FEZ AQUI RESSALTAR EM VÁRIOS ARTIGOS, QUE O TRABALHADOR NÃO ESTÁ RECEBENDO UMA ESMOLA, MAS ESTÁ TENDO UMA ASSISTÊNCIA NO SENTIDO DE TORNÁ-LO COLABORADOR NA OBRA COMUM DA INDÚSTRIA A QUE ELE PERTENCE, DE MANEIRA A INTEGRÁ-LO TOTALMENTE NESSA INDÚSTRIA DE FORMA A PRODUZIR, COM EFICIÊNCIA E COM ENTUSIASMO, MORALMENTE ELEVADO.

MAIS NÃO POSSO DIZER SOBRE ISSO, PORQUE, COMO ACABEI DE REAFIRMAR, SOU UM SUSPEITO EM FACE DOS TRABALHOS DO DR. MARIO REIS, EM VISTA DO ENTUSIASMO DE QUE EU SEMPRE ME SINTO POSSUIDO SOBRE AS SUAS OBSERVAÇÕES. DE RESTO, TAMBÉM NÃO É DE ADMIRAR, DE VEZ QUE NÓS TEMOS A MESMA FORMAÇÃO ESPIRITUAL E SOMOS ORIENTADOS PELOS MÉTODOS COMUNS DA MESMA RELIGIÃO.

PEÇO VÊNIA PARA RECORDAR QUE O PRÓPRIO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO ESTÁ EMPENHADO NESTA MESMA OBRA MAGNÍFICA E AS CONCLUSÕES PROPOSTAS PELO DR. MARIO REIS, TÊM O APÓIO INTEGRAL DO SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, E EU ESPERO QUE, A BREVE TERMO, POSSAMOS INICIAR O NOSSO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA ATIVA, PROCU-

RANDO JUSTAMENTE COMO FRIZOU O DR. MARIO REIS, ESTIMULAR, AJUDAR A INICIATIVA PARTICULAR, FAZER MAIS ATIVA A COLABORAÇÃO DOS PRÓPRIOS EMPREGADOS, ORIENTANDO-OS NO FIM COMUM, DANDO-LHES PORÉM, AQUELES AUXÍLIOS MATERIAIS QUE SÃO INDISPENSÁVEIS PARA O COLIMADO FIM QUE TEMOS JÁ PROJETADO.

DOU A PALAVRA, AGORA, AO SR. REPRESENTANTE DA RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ STA. CATARINA.

**Cel. JOSÉ MACHADO LOPES**

**Rêde de Visção Paraná Santa Catarina**

SR. PRESIDENTE, SRS. DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO:

HOJE, ESTÁ EM FÓCO A QUESTÃO DOS SALÁRIOS. QUANDO EU ASSUMÍ A INTERVENTORIA DA LEOPOLDINA RAILWAY, VERIFIQUEI QUE HAVIA UMA SÉRIE DE ANOMALIAS NA QUESTÃO DOS SALÁRIOS NAQUELA ESTRADA, ANOMALIAS ESSAS QUE EU FUI TAMBÉM ENCONTRAR NA RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA, QUASI TODAS ELAS ORIUNDAS DOS AUMENTOS PERCENTUAIS, QUE PROCURAM NIVEL POR BAIXO E, PORTANTO, CONTRA TÔDA A ORIENTAÇÃO TÉCNICA ADMINISTRATIVA. ALÉM DISSO, AS PERCENTAGENS FIXADAS NUNCA SÃO CRITERIOSAMENTE ESTUDADAS E ACONTECE, COMO ACONTECIA NA LEOPOLDINA RAILWAY E, TAMBÉM, NA RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA, QUE UM INDIVÍDUO OCUPAVA NA ESCALA HIERARQUICA UMA FUNÇÃO E MUITAS VEZES TINHA REMUNERAÇÃO INFERIOR AOS SEUS SUBORDINADOS COMO, POR EXEMPLO, NA RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA, ONDE EXISTIAM CONTÍNUOS QUE GANHAVAM MENOS QUE OS SERVENTES, SENDO, ENTRETANTO, SEUS CHEFES IMEDIATOS. PROCURAMOS, ENTÃO, FAZER UM ESTUDO, SOBRE SALÁRIOS, ESTUDO ÊSSE QUE JÁ TINHA SIDO INICIADO NA LEOPOLDINA RAILWAY E QUE AGORA COMPLETAMOS NA RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA, COM A AJUDA DE UM DOS NOSSOS MELHORES SERVIDORES, QUE É O ENGR RAOUL MESQUITA.

**PARTIMOS DO SEGUINTE PRINCÍPIO:**

1º - É NECESSÁRIO QUE O INDIVÍDUO TENHA O MÍNIMO PARA BEM VIVER, SATISFAZENDO A TÔDAS AS CONDIÇÕES EXPOSTAS BRILANTE MENTE PELO ÚLTIMO ORADOR.

2º - É PRECISO QUE ÊSSE SALÁRIO CORRESPONDA AO SERVIÇO DESEMPENHADO.

3º - AO MEIO EM QUE ÊLES SE DESEMPENHAM.

4º - A QUESTÃO DA RESPONSABILIDADE FUNCIONAL.

ENTÃO PARTIMOS DO SALÁRIO MÍNIMO NECESSÁRIO PARA UM HOMEM VIVER EM SUA FUNÇÃO MÍNIMA, ISTO É, O TRABALHADOR DE LINHA, O CARVOEIRO, O CARREGADOR, ETC., E FIXAMOS, ENTÃO, UM PADRÃO QUE TOMOU A DENOMINAÇÃO DO VALOR "D". DEPOIS DE ESTUDOS ECONÔMICOS EM TODAS AS REGIÕES SERVIDAS PELA LINHA, CHEGAMOS A CONCLUSÃO DE QUE ESSE VALOR MÉDIO SERIA DE R\$ 24,00 E ADOTAMOS ISSO COMO BASE. DAÍ EM DIANTE, NA ESCALA HIERARQUICA ASCENCIONAL, TODOS OS DEMAIS FUNCIONARIOS, ATÉ O DIRETOR, GANHARÃO EM FUNÇÃO DE "D". UMA VEZ ADOTADO ESSE PRINCÍPIO, QUALQUER MODIFICAÇÃO SOBRE SALÁRIO, CASO DE REAJUSTAMENTO, ETC., TORNAR-SE-Á FÁCIL, FAZENDO-SE, SOMENTE, VARIAR O VALOR DE "D" E, COM ISSO, NÓS ACABAREMOS COM OS AUMENTOS PERCENTUAIS, PORQUE DE UM AUMENTO PERCENTUAL VEM SEMPRE O QUE?

1º - NAS CLASSES SUPERIORES MUITO MAIS DO QUE NAS CLASSES INFERIORES.

2º - ESSES AUMENTOS PERCENTUAIS SÃO DADOS PARA OS DIARIAS NUM DETERMINADO VALOR PARA MENSALISTAS EM OUTRO VALOR, TEM SIDO SEMPRE ASSIM E, O RESULTADO É A PERTURBAÇÃO COMPLETA DA ADMINISTRAÇÃO.

REALIZAMOS, ENTÃO, UM ESTUDO E APRESENTAMOS UM TRABALHO PARA REESTRUTURAR TODAS AS CARREIRAS.

SERIA CONVENIENTE, E EU TERIA MUITO PRAZER COM ISSO, QUE OS COLEGAS RECEBESSEM ESSE TRABALHO, PORQUE ELE É EXPLICITO, NÃO SENDO NECESSÁRIA NENHUMA EXPLICAÇÃO. BASTA EXAMINAR AS TABELAS DE SALÁRIOS E DEPOIS OS GRÁFICOS CORRESPONDENTES.

OS GRÁFICOS SÃO BEM ELUCIDATIVOS, PORQUE MOSTRAM QUE AS CURVAS DE SALÁRIOS SÃO SEMPRE UMAS CURVAS CONVENIENTEMENTE ESTUDAS PARA HAVER UMA JUSTA E EQUITATIVA REMUNERAÇÃO PELO TRABALHO PRODUZIDO, NO MEIO EM QUE SE EXECUTA, ATENDENDO A RESPONSABILIDADE FUNCIONAL DE CADA UM.

TENHO O PRAZER DE PASSAR AOS PRESENTES, UM EXEMPLAR DO FOLHETO CONTENDO AS TABELAS E OS GRÁFICOS A QUE ME REFERI.

(1)

ERA SÓ O QUE EU TINHA A DIZER.

(1) VIDE PUBLICAÇÃO NO FINAL DESTA SESSÃO.

Dr. ARTHUR CASTILHO : - OS SRS. OUVIRAM A RÁPIDA, CLARA E BRILHANTE EXPOSIÇÃO DO CEL. MACHADO LOPES. JÁ EM ANTERIOR SESSÃO, EU PEDI A ATENÇÃO DOS SRS. DIRETORES PARA ESSE TRABALHO, CUJA EXCELÊNCIA MAIS UMA VEZ REAFIRMO AQUI E DEVO ADIANTAR QUE, NO MEU DEPARTAMENTO, TAMBÉM FOI EU RECEBIDO COM GRANDE ENTUSIASMO E NÓS ESTAMOS DANDO OS NECESSÁRIOS PASSOS PARA ADOTÁ-LO COMO PADRÃO, TAL A CONVICÇÃO EM QUE FIGAMOS DA EXCELÊNCIA DO MÉTODO E DA FACILIDADE DE ADAPTAÇÃO, PARA ATENDER A TODAS AS NOSSAS FORMAÇÕES DE QUADRO E A FORMA EXPLICITA, COM QUE FOI APRESENTADO, QUER NO FOLHETO, QUER NA PALAVRA FÁCIL DO CEL. MACHADO LOPES, MOSTRAM A DESNECESSIDADE DE QUALQUER OUTRO POSTERIOR COMENTÁRIO, PARA CHEGARMOS À REAFIRMAÇÃO DO QUE AQUI JÁ HAVIAMOS ANTERIORMENTE DITO.

HOJE CHEGAMOS AO FINAL DOS NOSSOS TRABALHOS. RECEBI A SEGUINTE CARTA, PARA A QUAL PEÇO A ATENÇÃO DOS NOBRES DIRETORES.

#### MATERIAIS INDUSTRIAIS S. A.

EXMO. SNR. DR.  
ARTHUR PEREIRA DE CASTILHO  
NESTA

MATERIAIS INDUSTRIAIS S. A. - MATISA DO BRASIL - SOCIEDADE BRASILEIRA ORGANIZADA COM A FINALIDADE DE AUXILIAR AS CIAS. DE ESTRADA DE FERRO EM SEUS SERVIÇOS DE CONSTRUÇÃO, RENOVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE SUAS VIAS FÉRREAS, COM O EMPREGO DE MÁQUINAS AUTOMÁTICAS ULTRA-MODERNAS E DE GRANDE PRODUÇÃO, DE FABRICAÇÃO SUÍSSA, SOLICITA A VV. SS. CONCEDER-LHE ALGUNS MINUTOS AFIM DE QUE POSSAM EXIBIR OS FILMES DEMONSTRANDO O TRABALHO E AS POSSIBILIDADES DE SUAS MÁQUINAS:

LIMPADORA AUTOMÁTICA DO LASTRO  
SOCADORA AUTOMÁTICA DO LASTRO  
E MÁQUINA DE SOLDAR ELÉTRICA, PARA TRILHOS.

SEM OUTRO MOTIVO, AGRADECENDO ANTECIPADAMENTE A ATENÇÃO DISPENSADA, SUBSCREVEMO-NOS ATENCIOSAMENTE

MATERIAIS INDUSTRIAIS S. A.

A) LUIZ NOLASCO M. PEREIRA DA CUNHA  
VICE-PRESIDENTE

O VICE-PRESIDENTE DESSA CIA. ESTARIA DISPOSTO, AMANHÃ, A FAZER UMA EXPLICAÇÃO VERBAL NO IDIOMA FRANCÊS AQUI NO RECINTO E TERIA TAMBÉM GRANDE PRAZER EM FAZER UMA PASSAGEM RÁPIDA DE UNS FILMES, NUM PERÍODO DE 15 MINUTOS E ASSIM, SE OS SRs. CONCORDAREM, AMANHÃ, LOGO DEPOIS DA SESSÃO, NÓS TEREMOS A OPORTUNIDADE DE OUVIR A PALAVRA DO REPRESENTANTE E ASSISTIR A PASSAGEM DÊSSES FILMES.

**Cel. ADALBERTO POMPILIO DA ROCHA MOREIRA** - SR. PRESIDENTE, OS DIRETORES DAS ESTRADAS DE FERRO ORA REUNIDOS NESTE CONCLAVE, RESOLVERAM UNANIMEMENTE AO TERMINAR OS NOSSOS TRABALHOS, MANIFESTAR A V. EXCIA. A NOSSA ADMIRAÇÃO, PELOS SEUS MÉRITOS PESSOAIS, PELA GRANDIOSIDADE DO SEU VALOR INTELECTUAL E PROFISSIONAL, PELA FORMA BRILHANTE COM QUE SEMPRE DIRIGIU OS TRABALHOS DESTAS NOSSAS REUNIÕES, DÊSTE CONGRESSO. ASSIM, SR PRESIDENTE, SOLICITAMOS, E SOLICITO EM NOME DE TODOS OS DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO E DOS REPRESENTANTES QUE AQUI ESTIVERAM, PERMISSÃO PARA OFERECER A V. EXCIA. NA 6ª FEIRA, À NOITE, NUM DOS SALÕES DO JOCKEY CLUB, UM JANTAR DE CONFRATERNIZAÇÃO, DE AMIZADE, DE ADMIRAÇÃO E DE RESPEITO À PESSOA DE V. EXCIA, EM REUNIÃO COM TODOS ÊSSES DIRETORES QUE, ALÉM DE SEREM DIRETORES, SÃO TODOS SEUS AMIGOS. É ÊSSE O CONVITE QUE FORMULO, EM NOME DE TODOS, A V. EXCIA.

**Dr. ARTHUR CASTILHO** : - VERDADEIRAMENTE EMOCIONADO COM A GENEROSIDADE DOS NOBRES COLEGAS, A COMEÇAR PELA GENEROSIDADE, SEM PAR, DO MEU NOBRE AMIGO CEL. POMPILIO, TENHO A DIZER QUE ESTOU SENSIBILIZADO AO EXTREMO PELA AMIZADE SEMPRE MANIFESTADA POR TODOS OS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS, DURANTE A MINHA MQ DESTA ATUAÇÃO NO FERROVIARISMO NACIONAL.

ENTRETANTO, O QUE POSSA TER REALIZADO DE ÚTIL, DECORRE APENAS DE TER TIDO, EM MERCÊ DE DEUS, A FELICIDADE DE SER UM COORDENADOR DA BOA VONTADE, DA BRILHANTE ATUAÇÃO DE TODOS OS FERROVIÁRIOS NACIONAIS QUE PROCURAM, COM ARDOR, COM CONVICÇÃO E COM INFATIGÁVEL TRABALHO, DEFENDER ÊSSE IMENSO PATRIMÔNIO NACIONAL QUE SÃO AS FERROVIAS DO BRASIL.

INFELIZMENTE AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS, POR UMA CONCEPÇÃO POLÍTICA DE TRANSPORTE, NÃO TÊM TIDO AQUELE APOIO ESSENCIAL QUE LHE ERA PRECISO DAR NAS SEGUNDAS E TERCEIRAS DÉCADAS DÊSTE SÉCULO, QUANDO UMA NOVA MODA SURTIU, QUANDO O AUTOMÓVEL, ATRAVÉS DOS VEÍCULOS DE CARGA, FIZERAM UMA OFENSIVA ARRAZADORA SÔBRE AS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS. SÓ POSTERIORMENTE, QUANDO A RECENTE GUERRA EUROPÉIA MOSTROU NOVAMENTE

O QUE ERA E PARA O QUE SERVIAM AS FERROVIAS, FOI QUE HOUE UMA CERTA E QUASI DEFINITIVA MUDANÇA NOS RUMOS DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA DOS TRANSPORTES NO PAÍS, OU MELHOR, NO MUNDO INTEIRO, PORQUE, INFELIZMENTE, ESSA MESMA DEFICIÊNCIA QUE NÓS TIVEMOS, ESSA MESMA FALTA DE AMPARO, FOI GERAL E TODOS OS FERROVIÁRIOS, REUNIDOS UNIVERSALMENTE, TIVERAM QUE SE UNIR, OMBRO CONTRA OMBRO, PARA A DEFESA DAQUELE PATRIMÔNIO QUE ERA, ANTES DE TUDO, A BASE DA SEGURANÇA NACIONAL DE TODOS OS PAÍSES. ERA A BASE DA SEGURANÇA ECONÔMICA MAS, PRINCIPALMENTE, ERA A BASE DA SEGURANÇA NACIONAL E ISTO A INGLATERRA O PROVOU, COM ABUNDÂNCIA DE FEITOS E, PARA FELICIDADE NOSSA, A ALEMANHA TAMBÉM ENTROU NAQUELA NOVA FICÇÃO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E, QUANDO CHEGOU A HORA PRECISA, FOI UMA DAS CAUSAS DO SEU PROCESSO DE DESAMPARO EM QUE DEIXOU O SEU SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, ALIÁS PARA FELICIDADE NOSSA.

PORISSO, AQUI NO BRASIL, ACOMPANHANDO DE PERTO ESSA QUESTÃO, COM TODO O ESTÍMULO, COM TODO O CUIDADO, COM TODA A ATENÇÃO, ESTUDANDO-A PROFUNDAMENTE, SEMPRE ESTIVEMOS NAS ESTACADAS, BATENDO-NOS ARDOROSAMENTE, INFATIGAVELMENTE, IMPERTINENTEMENTE, PELA CONCESSÃO DE RECURSOS PARA MANTERMOS INTACTO OS NOSSOS MEIOS DE DEFESA, CARACTERIZADA PELO TRANSPORTE PELO TRILHO, NUM PAÍS DE GRANDE VASTIDÃO E ONDE OS TRANSPORTES DAS GRANDES MASSAS, DAS GRANDES DISTÂNCIAS SÓ PODIAM SER FEITOS, ECONOMICAMENTE, ATRAVÉS DAS PARALELAS DE AÇO.

FOI ESSA LUTA TITÂNICA QUE EU TIVE A FELICIDADE, REPITO, COM A AJUDA DE DEUS, DE COORDENAR PARA PODERMOS CHEGAR, ENTRE A TERCEIRA E QUARTA DÉCADAS DO SÉCULO, A UM RESULTADO MAIS OU MENOS SATISFATÓRIO. PORÉM, OS TRABALHOS IMPOSTOS ÀS NOSSAS FERROVIAS BRASILEIRAS PELAS NECESSIDADES PREMENTES E ACUMULADAS, DURANTE O PERÍODO DE 39 ATÉ 45, DESGASTARAM, REDUZIRAM EXTREMAMENTE TODOS ESSE APARELHAMENTO, PARA CUJA RECUPERAÇÃO, PARA CUJA RESTAURAÇÃO, LUTAMOS ARDOROSAMENTE, HÁ QUASI UM LUSTRO E TEM SIDO ESSE ESFORÇO CONTINUADO, ESSA ASSISTÊNCIA PRECIOSÍSSIMA, ESSA COLABORAÇÃO EFICAZ DE TODOS OS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS QUE EU, POR CIRCUNSTÂNCIA OCASIONAL DE FUNÇÃO, TENHO TIDO A VENTURA DE PODER FOCALIZAR PERANTE OS PODERES PÚBLICOS, MOSTRANDO A IMPRESCINDÍVEL, A URGENTE NECESSIDADE DE UM AMPARO OFICIAL PARA BENEFÍCIO DO PAÍS.

SOU SUMAMENTE GRATO AOS NOBRES COLEGAS QUE ME TRATAM COM ESSA GENEROSIDADE, QUE NÃO MEREÇO POSTO QUE DEVEM, ANTES DE TUDO, SE LEMBRAREM DE QUE EU NADA MAIS SOU DO QUE O COORDENADOR DOS ESFORÇOS, E DAS ENERGIAS DOS ADMINISTRADORES DAS NOSSAS FERROVIAS CUJA AÇÃO DEVEMOS LOUVAR, DEVEMOS EXALÇAR PA-

RA QUE BEM SE SINTA O QUANTO ELA TEM DE PATRIÓTICA, NA AÇÃO DE  
SEMPENHADA. A TODOS EU TRAGO O MEU RECONHECIMENTO, DIZENDO  
QUE ESTA NOVA MANIFESTAÇÃO DA PARTE DOS NOBRES COLEGAS CONFUN-  
DE O MEU ESPÍRITO, PELO IMERECIDO DO ATO, MAS ENCHE-ME O CORA-  
ÇÃO DE ENTUSIASMO PELO SENTIMENTO DE AMIZADE E DE CAMARADAGEM  
DE QUE SE REVESTE.

REDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA



QUADRO  
DO  
PESSOAL

*Projeto*

REMUNERAÇÃO MÉDIA

C R U Z E I R O S



Remuneração = Vencimento + Serv. Extraordinário + Diárias de Viagem

PROJETADO



REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA  
QUADRO DO PESSOAL  
PROJETO

Número	Discriminação	Coefficiente	Mensalidade Cr.\$	Diária Cr.\$
<b><u>FUNÇÕES EM COMISSÃO</u></b>				
1	- Diretor	500,00	12 000,00	
6	- Chefe de Departamento	312,50	7 500,00	
1	- Eng. Assistente do Diretor	312,50	7 500,00	
1	- Consultor Jurídico	187,50	4 500,00	
1	- Chefe do Serviço Médico	187,50	4 500,00	
4	- Instrutor de Ginástica	30,00	700,00	
<b><u>FUNÇÕES GRATIFICADAS</u></b>				
6	- Secretário de Departamento	12,50	300,00	
10	- Chefe de Est. Telegráfica	12,50	300,00	
36	- Despachante de Trem	12,50	300,00	
4	- Instrutor-Chefe	12,50	300,00	
20	- Instrutor-Auxiliar	10,00	250,00	
3	- Escriurário - Escrit. do Rio	10,00	250,00	
<b><u>CARREIRAS PROFISSIONAIS</u></b>				
<b>I - ENGENHEIRO</b>				
Série funcional única:				
8	- Classe E	250,00	6 000,00	
11	- " D	218,75	5 250,00	
14	- " C	187,50	4 500,00	
17	- " B	156,25	3 750,00	
20	- " A	125,00	3 000,00	
<b>II - PESSOAL DE ESCRITÓRIO</b>				
Série funcional do Oficial Administrativo:				
5	- Classe E	218,75	5 250,00	
10	- " D	172,00	4 100,00	
15	- " C	134,00	3 200,00	
20	- " B	108,50	2 600,00	
45	- " A	91,75	2 200,00	
Série funcional do Escriurário:				
75	- Classe D	80,00	1 900,00	
104	- " C	71,00	1 700,00	
122	- " B	62,50	1 500,00	
152	- " A	55,00	1 300,00	

Número	Discriminação	Coefficiente	Mensalidade Cr.\$	Diária Cr.\$
Série funcional do Auxiliar de Escritório:				
85 -	Classe C	50,00	1 200,00	
107 -	" B	46,00	1 100,00	
156 -	" A	42,00	1 000,00	
Série funcional do Preticante de Escritório:				
50 -	Classe B	39,00	950,00	
70 -	" A	36,00	850,00	
III - DESENHISTA				
Série funcional única:				
4 -	Classe D	80,00	1 900,00	
6 -	" C	71,00	1 700,00	
10 -	" B	62,50	1 500,00	
20 -	" A	55,00	1 300,00	
IV - CONTÍNUO				
Série funcional do Porteiro:				
1 -	Classe única	55,00	1 300,00	
Série funcional do Contínuo:				
13 -	Classe B	50,00	1 200,00	
25 -	" A	46,00	1 100,00	
Série funcional do Servente:				
40 -	Classe B	42,00	1 000,00	
90 -	" A	38,00	900,00	
V - MOTORISTA				
Série funcional única:				
10 -	Classe D	71,00	1 700,00	
20 -	" C	61,00	1 450,00	
30 -	" B	55,00	1 300,00	
40 -	" A	50,00	1 200,00	
VI - ARTÍFICE				
Série funcional do Meestre de Oficina:				
9 -	Classe C	112,00	2 700,00	
14 -	" B	96,00	2 300,00	
25 -	" A	80,00	1 900,00	
Série funcional do Chefe de Turma de Oficina:				
10 -	Classe C	68,00	1 650,00	
23 -	" B	61,00	1 450,00	
62 -	" A	56,50	1 350,00	
Série funcional do Artífice:				
135 -	Classe C	2,100		50,00
245 -	" B	1,900		46,00
540 -	" A	1,750		42,00

Número	Discriminação	Coefficiente	Mensalidade Cr. \$	Diária Cr. \$
Série funcional do Auxiliar de Artífices:				
135 -	Classe C	1,600		38,00
336 -	" B	1,450		35,00
575 -	" A	1,300		31,00
Série funcional do Aprendiz:				
50 -	Classe B	0,850		20,00
100 -	" A	0,700		17,00
VII - TRABALHADOR				
Série funcional do Mestre de Linha:				
37 -	Classe única	62,50	1 500,00	
Série funcional do Feitor:				
40 -	Classe C	1,833		44,00
60 -	" B	1,600		38,00
200 -	" A	1,400		34,00
Série funcional do Trabalhador:				
260 -	Classe C	1,250		30,00
870 -	" B	1,125		27,00
1 450 -	" A	1,000		24,00
VIII - AGENTE				
Série funcional do Agente:				
12 -	Classe D	80,00	1 900,00	
29 -	" C	71,00	1 700,00	
50 -	" B	62,50	1 500,00	
147 -	" A	55,00	1 300,00	
Série funcional do Conferente:				
34 -	Classe D	55,00	1 300,00	
79 -	" C	50,00	1 200,00	
132 -	" B	46,00	1 100,00	
189 -	" A	42,00	1 000,00	
Série funcional do Praticante de Agência:				
30 -	Classe C	39,00	950,00	
40 -	" B	36,00	850,00	
50 -	" A	33,00	800,00	
IX - VIGIA				
Série funcional única:				
45 -	Classe C	1,500		36,00
55 -	" B	1,350		32,00
70 -	" A	1,200		29,00
X - CARREGADOR				
Série funcional única:				
110 -	Classe C	1,500		36,00
120 -	" B	1,350		32,00
170 -	" A	1,200		29,00

Número	Discriminação	Coefficiente	Mensalidade Cr.\$	Diária Cr.\$
XI - ADVOGADO				
Série funcional única:				
2	- Classe C	172,00	4 100,00	
2	- " B	146,00	3 500,00	
2	- " A	125,00	3 000,00	
XII - MÉDICO				
Série funcional única:				
2	- Classe C	172,00	4 100,00	
4	- " B	146,00	3 500,00	
6	- " A	125,00	3 000,00	
XIII - AGRÔNOMO				
Série funcional única:				
1	- Classe B	125,00	3 000,00	
1	- " A	104,00	2 500,00	
XIV - PROFESSOR				
Série funcional única:				
4	- Classe C	108,50	2 600,00	
4	- " B	88,00	2 100,00	
6	- " A	67,00	1 600,00	
XV - GUARDA-LIVROS				
Série funcional única:				
2	- Classe D	80,00	1 900,00	
2	- " C	71,00	1 700,00	
3	- " B	62,50	1 500,00	
4	- " A	55,00	1 300,00	
XVI - ALMOXARIFE				
Série funcional única:				
2	- Classe D	80,00	1 900,00	
3	- " C	71,00	1 700,00	
3	- " B	62,50	1 500,00	
4	- " A	55,00	1 300,00	
XVII - IMPRESSOR				
Série funcional única:				
3	- Classe B	46,00	1 100,00	
5	- " A	42,00	1 000,00	
XVIII - FOTÓGRAFO				
Série funcional única:				
1	- Classe B	75,00	1 800,00	
1	- " A	46,00	1 100,00	
XIX - MECÂNICO DE PRECISÃO				
Série funcional única:				
1	- Classe B	75,00	1 800,00	
2	- " A	62,50	1 500,00	
XX - GUARDA				
Série funcional única:				
6	- Classe única	46,00	1 100,00	

Número	Discrimineção	Coefficiente	Mensalidade Cr.\$	Diário Cr.\$
<b>XXI - AUXILIAR DE TRANSMISSOES</b>				
Série funcional do Auxiliar de Transmissões:				
2 -	Classe E	100,00	2 400,00	
3 -	" D	80,00	1 900,00	
5 -	" C	67,00	1 600,00	
10 -	" B	58,25	1 400,00	
15 -	" A	52,00	1 250,00	
Série funcional do Guarda-fios:				
15 -	Classe C	46,00	1 100,00	
20 -	" B	42,00	1 000,00	
25 -	" A	38,00	900,00	
<b>XXII - TELEGRAFISTA</b>				
Série funcional do Radiotelegrafista:				
5 -	Classe D	85,00	2 050,00	
6 -	" C	80,00	1 900,00	
7 -	" B	75,00	1 800,00	
8 -	" A	71,00	1 700,00	
Série funcional do Telegrafista:				
30 -	Classe D	62,50	1 500,00	
60 -	" C	55,00	1 300,00	
90 -	" B	50,00	1 200,00	
150 -	" A	46,00	1 100,00	
Série funcional do Prestitente de Telegrafia:				
70 -	Classe C	39,00	950,00	
100 -	" B	36,00	850,00	
130 -	" A	33,00	800,00	
<b>XXIII - MENSAGEIRO</b>				
Série funcional única:				
30 -	Classe única	0,850		20,00
<b>XXIV - RADIOTÉCNICO</b>				
Série funcional única:				
1 -	Classe C	85,00	2 050,00	
1 -	" B	75,00	1 800,00	
2 -	" A	67,00	1 600,00	
<b>XXV - CONDUTOR DE TREM</b>				
Série funcional do Condutor de Trem:				
40 -	Classe D	62,50	1 500,00	
50 -	" C	55,00	1 300,00	
60 -	" B	50,00	1 200,00	
100 -	" A	46,00	1 100,00	
Série funcional do Bagegeiro:				
40 -	Classe B	42,00	1 000,00	
60 -	" A	38,00	900,00	

Número	Discriminação	Coefficiente	Mensalidade Cr. \$	Diária Cr. \$
Série funcional do Manobreiro de Trem				
155	- Classe única	1,400		34,00
Série funcional do Guarda-freios:				
100	- Classe C	1,250		30,00
150	- " B	1,125		27,00
450	- " A	1,000		24,00
XXVI - GUARDA-CHAVES				
Série funcional do Fiél de Manobras:				
20	- Classe B	50,00	1 200,00	
30	- " A	46,00	1 100,00	
Série funcional do Manobreiro:				
50	- Classe B	1,600		38,00
110	- " A	1,400		34,00
Série funcional do Guarda-Chaves:				
50	- Classe C	1,250		30,00
160	- " B	1,125		27,00
410	- " A	1,000		24,00
XXVII - MAQUINISTA				
Série funcional do Maquinista Especializado:				
17	- Classe única	88,00	2 100,00	
Série funcional do Maquinista:				
50	- Classe D	71,00	1 700,00	
80	- " C	61,00	1 450,00	
130	- " B	55,00	1 300,00	
180	- " A	50,00	1 200,00	
Série funcional do Foguista:				
100	- Classe C	46,00	1 100,00	
160	- " B	42,00	1 000,00	
230	- " A	38,00	900,00	
Série funcional do Carvoeiro:				
50	- Classe C	1,350		32,00
110	- " B	1,250		30,00
180	- " A	1,150		28,00
XXVIII - REVISOR				
Série funcional do Revisor Chefe:				
4	- Classe C	80,00	1 900,00	
5	- " B	68,00	1 650,00	
6	- " A	61,00	1 450,00	

Número	Discriminação	Coeficiente	Mensalidade Cr.\$	Diária Cr.\$
Série funcional do Revisor de Veículos:				
20 -	Classe E	2,100		50,00
35 -	" D	1,833		44,00
50 -	" C	1,600		38,00
65 -	" B	1,350		32,00
85 -	" A	1,150		28,00

**XXIX - BOMBEIRO**

Série funcional única:

35 -	Classe B	42,00	1 000,00	
60 -	" A	39,00	950,00	

**XXX - ELETRICISTA**

Série funcional do Mestre Eletricista:

2 -	Classe única	104,00	2 500,00	
-----	--------------	--------	----------	--

Série funcional do Eletricista:

5 -	Classe C	80,00	1 900,00	
10 -	" B	62,50	1 500,00	
10 -	" A	55,00	1 300,00	

**TABELA SUPLEMENTAR DE MENSALISTAS**

1 -	Chefe de Departamento	250,00	6 000,00	
2 -	Aux. de Engenheiro Classe F	218,75	5 250,00	
3 -	" " " E	187,50	4 500,00	
8 -	" " " D	156,25	3 750,00	
1 -	" " " C	125,00	3 000,00	
5 -	" " " B	100,00	2 400,00	
2 -	" " " A	80,00	1 900,00	

**R E S U M O**

Número	Discriminação	DESPESA MENSAL	
		Da série Cr.\$	Da carreira Cr.\$
14 -	FUNÇÕES EM COMISSÃO		76 300,00
-	FUNÇÕES GRATIFICADAS		22 550,00
<b><u>CARRERIAS PROFISSIONAIS</u></b>			
I - ENGENHEIRO			
70 -	Engenheiro	292 500,00	292 500,00
II - PESSOAL DE ESCRITÓRIO			
95 -	Oficial Administrativo	266 250,00	
453 -	Escrivão	699 900,00	
348 -	Auxiliar de Escritório	375 700,00	
120 -	Praticante de Escritório	107 000,00	1 448 850,00
III - DESENHISTA			
40 -	Desenhista	58 800,00	<u>58 800,00</u>
A transportar. . . . .			1 899 000,00

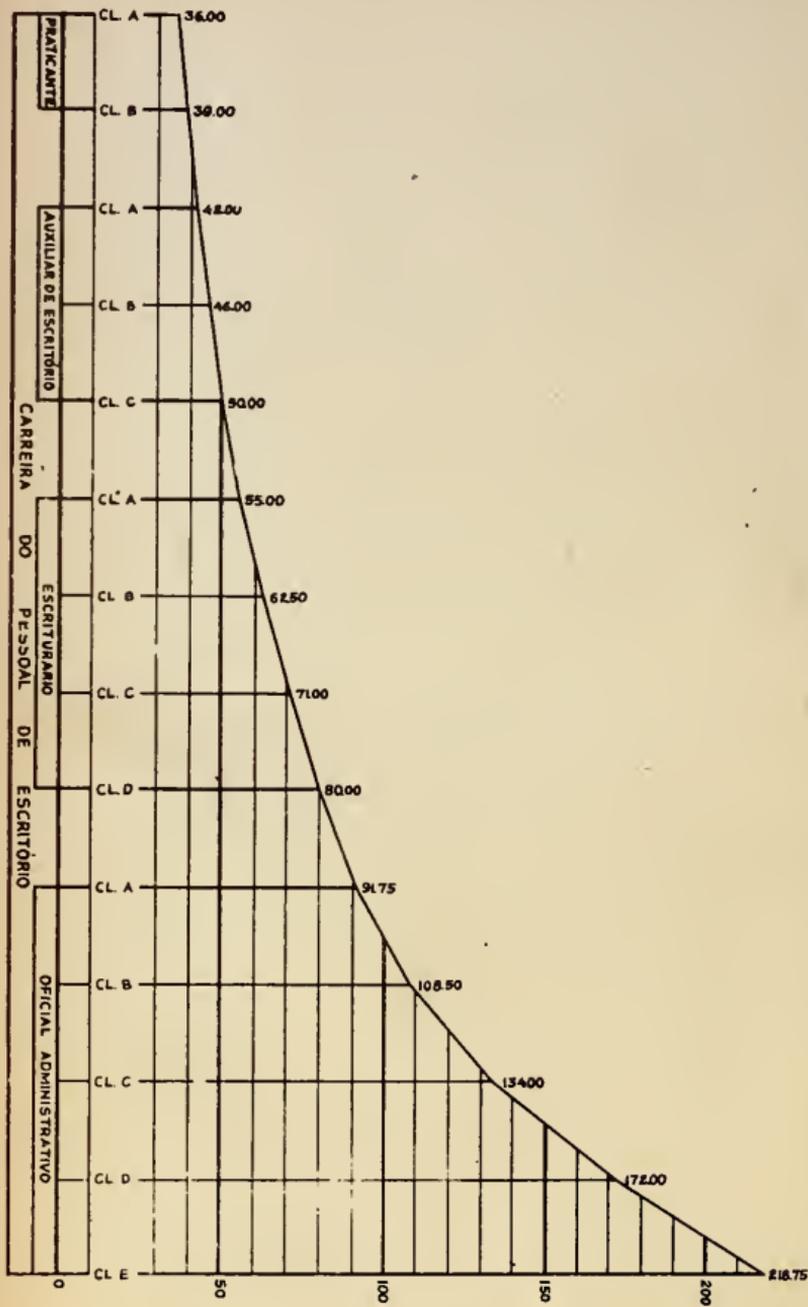
Número	Discriminação	DESPESA MENSAL	
		Da série Cr.\$	Da carreira Cr.\$
	Transporte. . . . .		1 899 000,00
IV - CONTÍNUO			
1	- Porteiro	1 300,00	
38	- Contínuo	43 100,00	
130	- Servente	121 000,00	165 400,00
V - MOTORISTA			
100	- Motorista	133 000,00	133 000,00
VI - ARTÍFICE			
48	- Mestre de Oficina	104 000,00	
95	- Chefe de Turma de Oficina	133 550,00	
920	- Artífice	1 017 500,00	
1 046	- Auxiliar de Artífice	867 875,00	
150	- Aprendiz	67 500,00	2 190 425,00
VII - TRABALHADOR			
37	- Mestre de Linha	55 500,00	
300	- Feitor	271 000,00	
2 580	- Trabalhador	1 652 250,00	1 978 750,00
VIII - AGENTE			
238	- Agente	338 200,00	
434	- Conferente	473 200,00	
120	- Praticante de Agência	102 500,00	913 900,00
IX - VIGIA			
170	- Vigia	135 250,00	135 250,00
X - CARREGADOR			
400	- Carregador	318 250,00	318 250,00
XI - ADVOGADO			
6	- Advogado	21 200,00	21 200,00
XII - MÉDICO			
12	- Médico	40 200,00	40 200,00
XIII - AGRÔNOMO			
2	- Agrônomo	5 500,00	5 500,00
XIV - PROFESSOR			
14	- Professor	28 400,00	28 400,00
XV - GUARDA-LIVROS			
11	- Guarda-Livros	16 900,00	16 900,00
XVI - ALMOXARIFE			
12	- Almojarife	18 600,00	18 600,00
XVII - IMPRESSOR			
8	- Impressor	8 300,00	8 300,00
	A transportar. . . . .		7 873 075,00

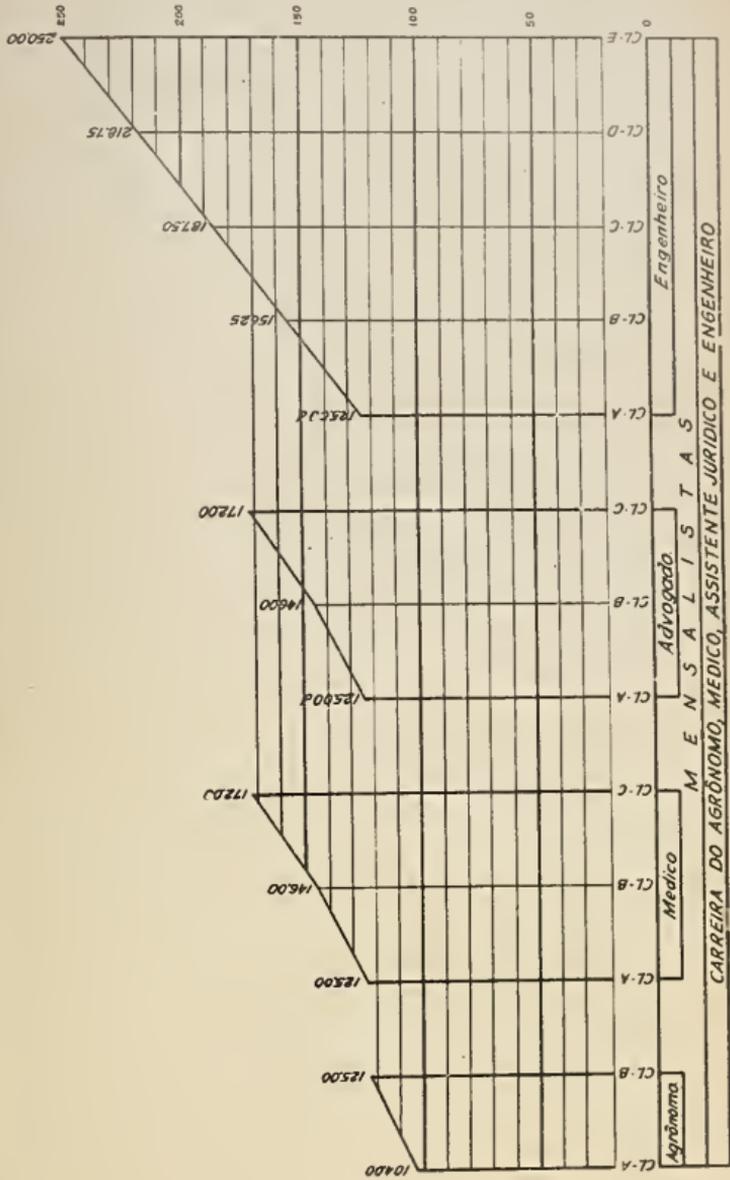
Número	Discriminação	DESPESA MENSAL	
		Da série Cr. \$	Da carreira Cr. \$
	Transporta. . . . .		7 873 075,00
	<b>XVIII - FOTÓGRAFO</b>		
2	- Fotógrafo	2 900,00	2 900,00
	<b>XIX - MECÂNICO DE PRECISÃO</b>		
3	- Mecânico de precisão	4 800,00	4 800,00
	<b>XX - GUARDA</b>		
6	- Guarda	6 600,00	6 600,00
	<b>XXI - AUXILIAR DE TRANSMISSOES</b>		
35	- Auxiliar da Transmissões	51 250,00	
60	- Guarda-fios	59 000,00	110 250,00
	<b>XXII - TELEGRAFISTA</b>		
26	- Radiotelegrafista	47 850,00	
330	- Telegrafista	396 000,00	
300	- Praticante de Telegrafia	255 500,00	699 350,00
	<b>XXIII - MENSAGEIRO</b>		
30	- Meneageiro	15 000,00	15 000,00
	<b>XXIV - RADIOTÉCNICO</b>		
4	- Radiotécnico	7 050,00	7 050,00
	<b>XXV - CONDUTOR DE TREM</b>		
250	- Conductor de Trem	307 000,00	
100	- Bagageiro	94 000,00	
155	- Manobreiro de Trem	131 750,00	
700	- Guarda-Fraios	446 250,00	979 000,00
	<b>XXVI - GUARDA-CHAVES</b>		
50	- Fiél de Manobras	57 000,00	
160	- Manobreiro	141 000,00	
620	- Guarda-Chaves	391 500,00	589 500,00
	<b>XXVII - MAQUINISTA</b>		
17	- Maquinista Especializado	35 700,00	
440	- Maquinista	586 000,00	
490	- Foguista	477 000,00	
340	- Cervosiro	248 500,00	1 347 200,00
	<b>XXVIII - REVISOR</b>		
15	- Ravisor-Chefe	24 550,00	
255	- Revisor de Vaículos	222 500,00	247 050,00
	<b>XXIX - BOMBEIRO</b>		
95	- Bombeiro	92 000,00	92 000,00
	<b>XXX - ELETRICISTA</b>		
2	- Mestra Eletricista	5 000,00	
25	- Eletricista	37 500,00	42 500,00
<u>22</u>	<u>- TABELA SUPLEMENTAR DE MENSALISTAS</u>		<u>78 800,00</u>
12 544	T O T A L		12 095 075,00

Eav.-

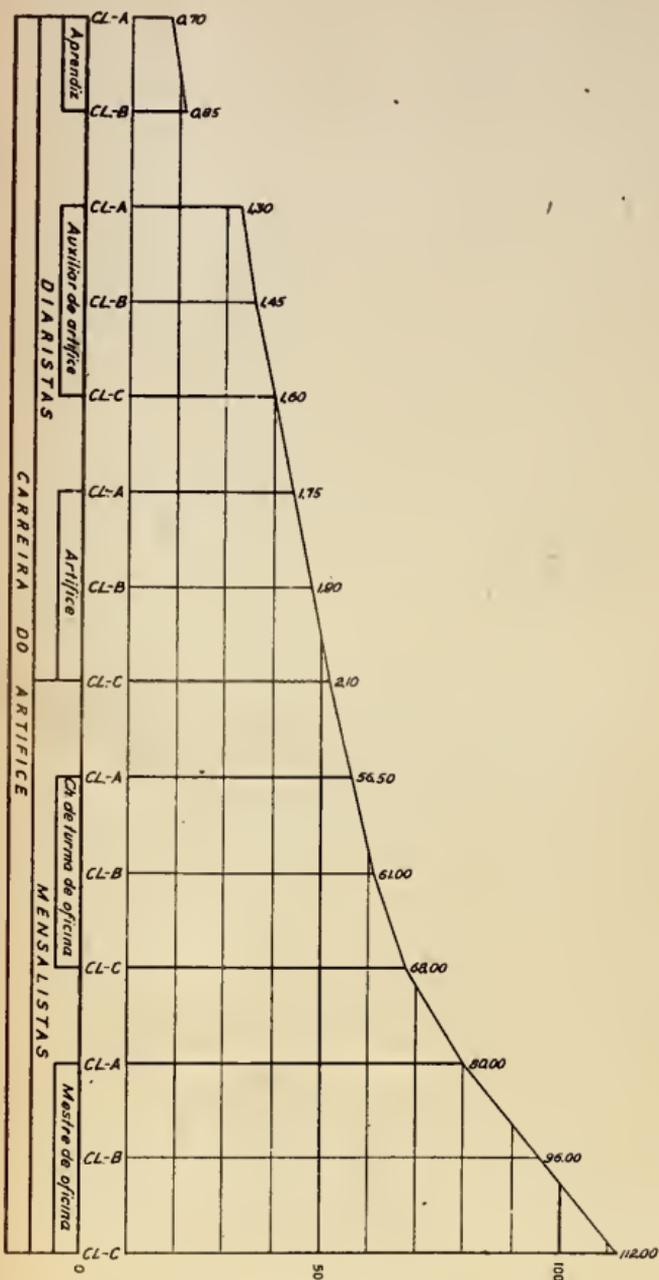
Curitiba, julho da 1948

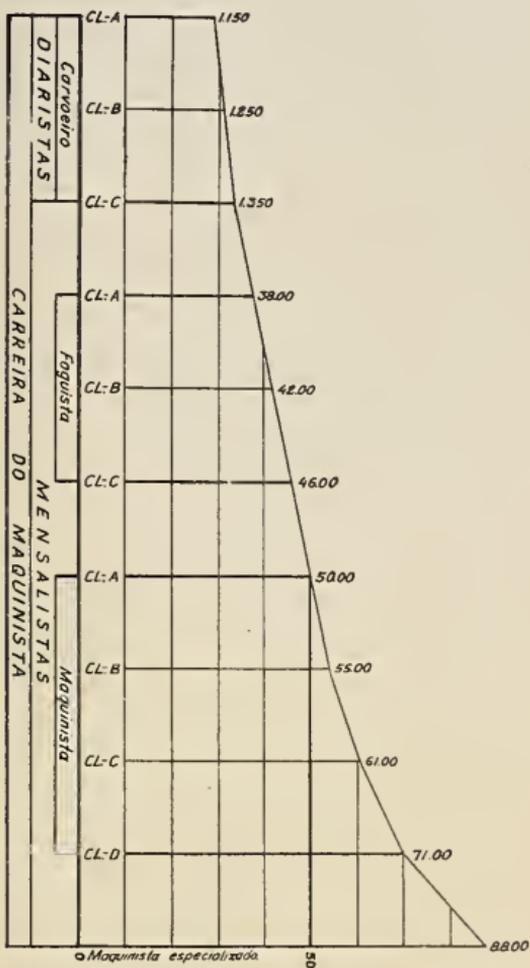
**GRÁFICOS DEMONSTRATIVOS DA  
ESTRUTURAÇÃO DAS PRINCIPAIS CARREIRAS  
COEFICIENTES**

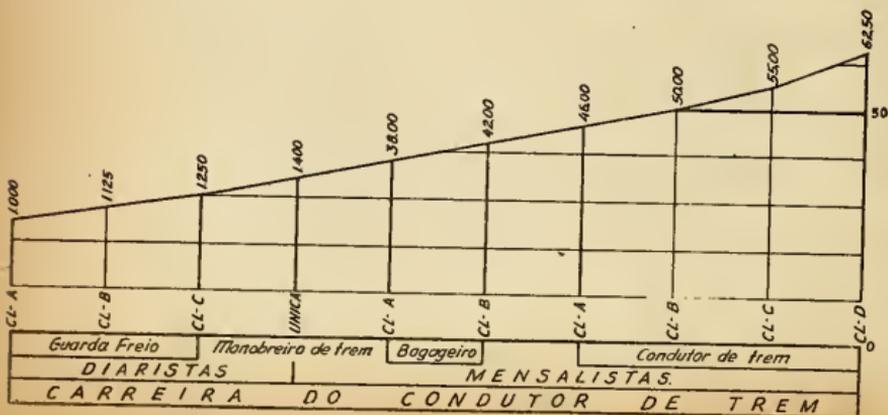
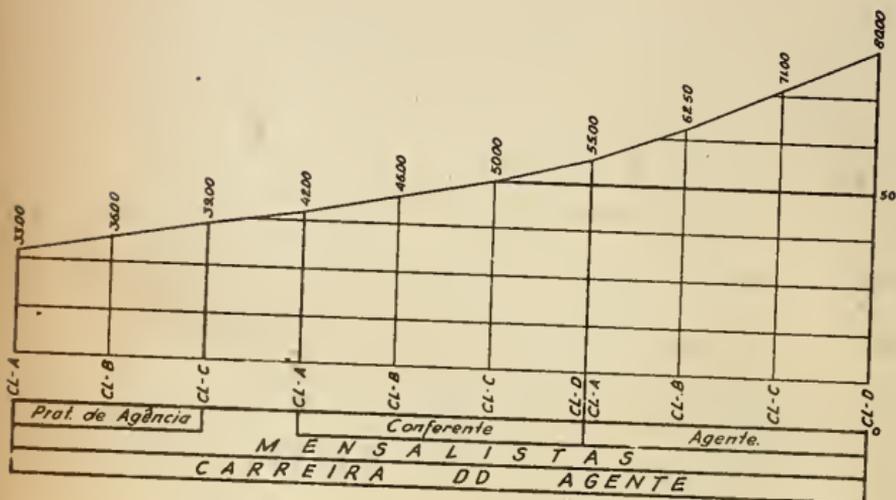
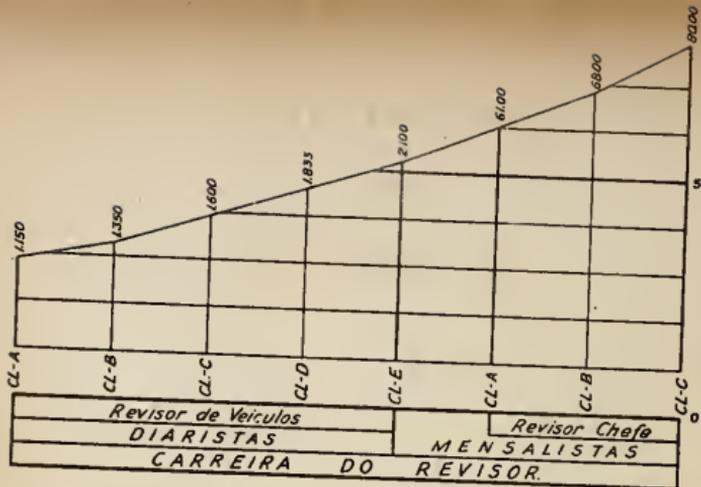




M E N S A L I S T A S  
 CARREIRA DO AGRÔNOMO, MÉDICO, ASSISTENTE JURÍDICO E ENGENHEIRO





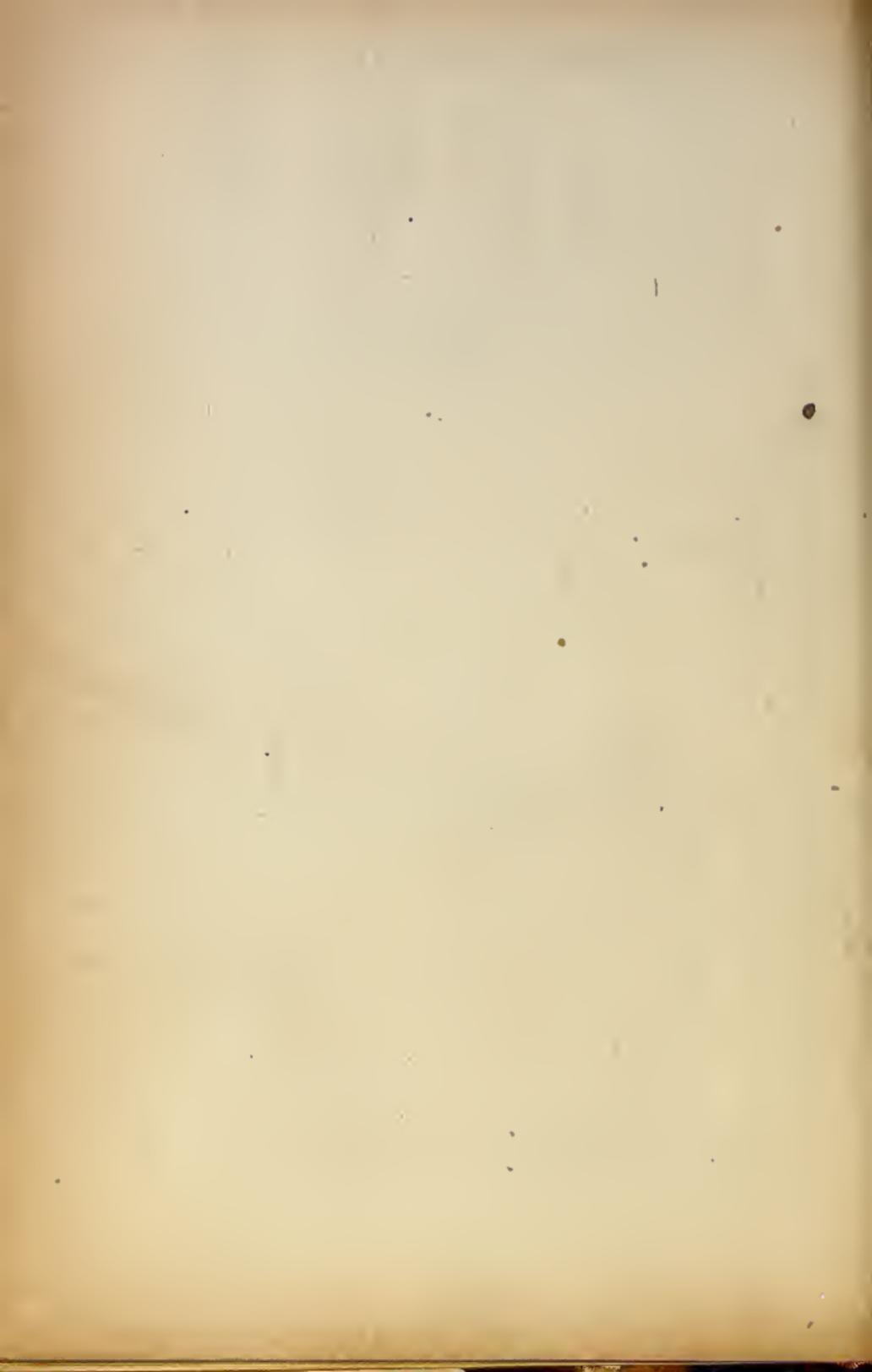


# ADMINISTRAÇÃO

## INDICE

### Estradas de Ferro

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro .....	195
Cia. Vale do Rio Doce (E. F. Vitória a Minas) .....	147
Contadoria Geral de Transportes .....	137
E.F. Araraquara .....	127
E.F. Noroeste do Brasil .....	61
E.F. Sorocabana .....	171
Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio .....	227
Leopoldina Railway .....	217
Rêde Mineira de Viação .....	161
Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina .....	297
Temário .....	5
Viação Férrea do R. G. do Sul .....	15
Viação Férrea do R. G. do Sul .....	91
Viação Férrea do R. G. do Sul .....	119
Viação Férrea do R. G. do Sul .....	235
Viação Férrea do R. G. do Sul .....	265

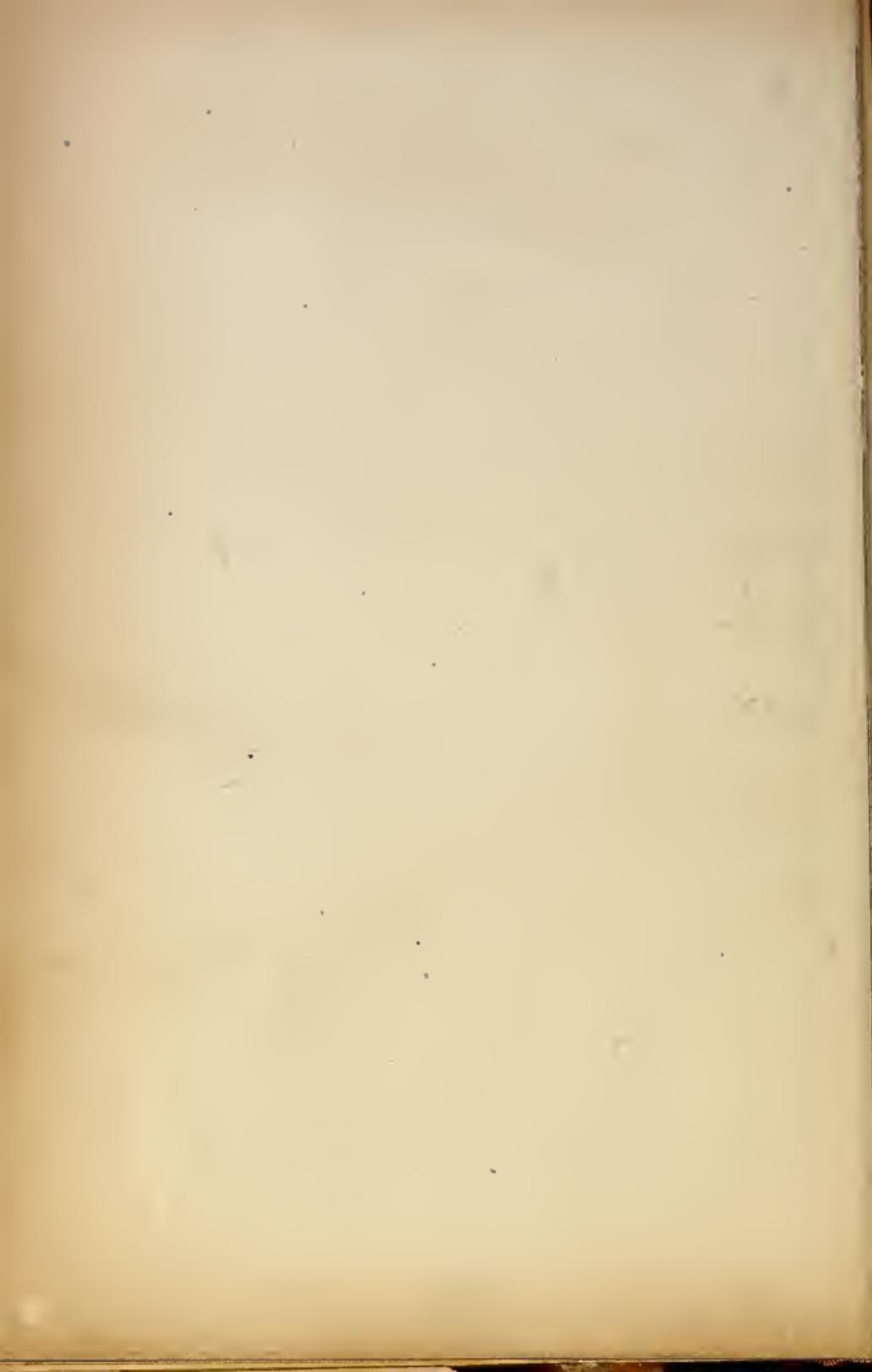


# ADMINISTRAÇÃO

## INDICE

### Representantes

Alarico da Silveira (Eng <sup>o</sup> ) .....	61
Alcides Lins (Eng <sup>o</sup> ) .....	217
Álvaro de Souza Lima (Eng <sup>o</sup> ) .....	195
Arthur Castilho (Eng <sup>o</sup> ) .....	13
Atila Amaral .....	91 e 236
Benjamim Magalhães de Oliveira (Eng <sup>o</sup> ) .....	161
Christiano Ehelers (Eng <sup>o</sup> ) .....	15
Costa Miranda (Eng <sup>o</sup> ) .....	227
Fernando Vincent (Eng <sup>o</sup> ) .....	127
Joaquim Freire Bocayuva (Eng <sup>o</sup> ) .....	147
José Machado Lopes (Cel.) .....	297
Mario Goulart dos Reis (Eng <sup>o</sup> ) .....	265
P. T. Dalle Ore (Eng <sup>o</sup> ) .....	119
Rui da Costa Rodrigues (Eng <sup>o</sup> ) .....	171
Sebastião Guaracy do Amarante (Eng <sup>o</sup> ) .....	137



# ADMINISTRAÇÃO

## INDICE

### Sessões

1a. Sessão .....	9
2a. Sessão .....	57
3a. Sessão .....	115
4a. Sessão .....	143
5a. Sessão .....	211
6a. Sessão .....	231







519 - 51

385.0981

E82

Brasil. Contadoria geral de transportes.

Reunião extraordinária dos diretores  
TÍTULO das estradas de ferro brasileiras. v. 6.

Devolver em	NOME DO LEITOR

519-51

385,0981

E82

Brasil.

